Breslauer Zeitung.

Vierteljähriger Abonnementspr. in Breslau 5 Mark, Wochen-Abonnem. 50 Pf., außerhalb pro Quartal incl. Porto 6 Mark 50 Pf. — Insertionsgebühr für den Raum einer sechstheiligen Petit-Zeile 20 Pf., Reclame 50 Pf.

Expedition: Herrenstraße Nr. 20. Außerdem übernehmen alle Post-Anstalten Bestellungen auf die Zeitung, welche Sonntag u. Montag einmal, an den übrigen Tagen zweimal erscheint.

Nr. 582. Mittag-Ausgabe. Sechsundfünfzigster Jahrgang. — Verlag von Eduard Trewendt. Dinstag, den 14. December 1875.

Deutschland.

O. C Reichstags-Verhandlungen.

26. Sitzung vom 13. December.

11 Uhr. Am Tische des Bundesrathes Delbrück, v. Kameke, v. Stosch, v. Philipsborn und Andere.

Auf der Tagesordnung steht zunächst die Interpellation des Abgeordneten Kapp:

1) Welche Schritte gedenkt die Reichsregierung zu thun, um die Interessen der deutschen Schifffahrt bei der Untersuchung der Strandung des norddeutschen Lloyddampfers „Deutschland" zu wahren, welcher am 6. d. M. bei Kentish Knock vor der Themsemündung auffuhr?

2) Wann wird dem Reichstag ein Gesetzentwurf, betreffend die Untersuchung der Seeunfälle deutscher Schiffe vorgelegt werden?

3) Wie kommt es, daß derartige in einer Entfernung von etwa siebenzehn Seemeilen von der englischen Küste sich ereignende Unglücksfälle ausschließlich von den englischen Behörden untersucht werden?

Abg. Kapp: Meine Herren! Das erschütternde Unglück, welches meine Interpellation veranlaßt, wird Ihnen durch die Zeitungen hinreichend bekannt geworden sein. Der Dampfer „Deutschland", der am 6. December bei Kentish Knock gestrandet ist, ist seit 10 Jahren eines der Schiffe des Norddeutschen Lloyd in Bremen gewesen Der Deutsche Lloyd wurde vor etwa 20 Jahren in Bremen gegründet und hat sich seitdem einer außerordentlichen Prosperität erfreut. Durch die Vortrefflichkeit seiner Leistungen, durch die Tüchtigkeit seiner Offiziere ist es ihm gelungen, sich die allgemeine Anerkennung der seefahrenden Welt zu sichern und sich ebenbürtig an die Seite der ältesten und besten Compagnien zu stellen. Ich will nur hervorheben, daß trotz der Millionen Passagiere, welche diese Gesellschaft innerhalb der letzten 20 Jahren befördert hat, sie bis zum vorigen Montag den Verlust keines einzigen Lebens zu beklagen gehabt hat und in dieser Beziehung auf gleicher Stufe mit der bis dahin unerreichten Cunard-Linie von Liverpool steht. Alle übrigen Gesellschaften haben Hunderte und Tausende von Passagieren eingebüßt. Dem Geiste, der in der Verwaltung des Lloyd herrscht, entspricht auch der Geist seiner Offiziere, welche sich stets auch in den größten Gefahren durch Umsicht, Erfahrung und Tüchtigkeit bewährt haben.

Der Capitän Brinckenstein, dem vor acht Tagen das Unglück widerfahren ist, gehört zu den tüchtigsten und erprobtesten Capitänen der Gesellschaft, und auch bei dieser letzten Fahrt scheint er keine Vorsichtsmaßregeln vernachlässigt zu haben, um das Interresse des Schiffes und der Passagiere in wirksamster Weise zu wahren. Er stand während der ganzen Fahrt, volle 24 Stunden, die bis zur Strandung vergingen, auf Deck, stellte alle halben Stunden Messungen an, und es scheint, daß er nur das Unglück hatte, das Kalopper Leuchtschiff zwei Meilen östlich von Kentish Knock zu verwechseln und so durch den Nordoststurm auf diese Sandbank getrieben zu werden. Nach den englischen Gesetzen gehört die Untersuchung über alle Todesfälle, die in Folge von Schiffsunglücksfällen stattfinden, vor die sogenannte Coroner Jury des nächsten benachbarten Ortes, die Untersuchung über Strandung selbst ist nach der Schiffsacte pro 1794 dem sogenannten reveiver of wraaks überwiesen. Es kann uns natürlich nicht gleichgiltig sein, wie und wo diese Untersuchung geführt wird. Eben so darf der gute Ruf der deutschen Schifffahrt nicht durch absichtliche Unterlassungen oder unbegründete Anschuldigungen muthwillig auf's Spiel gesetzt werden. Ich muß gestehen, daß ich seit der „Schiller"-Affaire nicht mehr das unbedingte Vertrauen zu einer objectiven Untersuchung aller ins Gewicht fallenden Thatsachen von Seiten der englischen Untersuchungsbehörden habe. (Hört!) Denn wenn ich auch weit entfernt bin, irgend einem der englischen Geschworenen auch nur den Schatten einer Parteilichkeit oder eines nationalen Vorurtheils vorzuwerfen, so glaube ich doch, daß bei den verschiedenen Interessen, die sich gegenüberstehen, nämlich der Ermittelung der Ursachen des Schiffbruchs einerseits und der persönlich und sachlich geleisteten Hilfe andererseits (Hört!) jede Untersuchungsbehörde mehr auf das erstere, als auf das letztere ihre Aufmerksamkeit richten wird und zu richten hat. Es sollten daher bei derartigen Fällen beide Theile vertreten sein, auch die Angehörigen des Landes, dem das verunglückte Schiff angehört hat, nur so können wir ein richtiges und unparteiisches Urtheil erlangen.

Beim Falle „Schiller" hieß es im Verdict der Jury, daß nur dem Leichtsinne des Capitains der Untergang des Dampfers beizumessen sei. Ueber die Punkte dagegen, ob an dieser gefährlichen Stelle das Nebelhorn angebracht war und ob wichtige Verbindungen zwischen Küste und Land hergestellt waren, hat sich das Urtheil ganz ausgeschwiegen. (Hört!) Damals war unser Interesse bei der Untersuchung in keiner Weise vertreten, denn der deutsche Consul, der bei derselben zugegen war, versteht von Schiffsangelegenheiten nichts und es war ihm jede Einwirkung auf die Untersuchung genommen. In dem vorliegenden Falle nun handelt es sich zunächst darum, wen die Schuld des Unglücks trifft. Ist der Capitain schuldig, so muß dies im öffentlichen Interesse festgestellt werden, ist er nicht schuldig, so müssen wir ihn vor aller Welt rechtfertigen. Dann aber kommt es auf die gewissenhafte Beantwortung der Frage an, wie es denn überhaupt möglich war, daß das Schiff 30 Stunden ohne Hilfe (Hört!) blieb, trotzdem daß die Nothsignale vom Montag an vom Lande gesehen werden konnten, und daß dieses Land innerhalb weniger Stunden zu erreichen war. Wir befinden uns nicht an einer Insel im stillen Ocean oder im indischen Meere, wir sind an einer der belebtesten Wasserstraßen der civilisirten Welt, dem größten Welthafen London gegenüber, nicht ganz 4 deutsche Meilen von der Küste, und trotz alledem ist diese Beschuldigung laut geworden, und ich würde es nicht wagen, sie auf der Tribüne des Reichstages zu wiederholen, wenn ich nicht gegründete Ursache zu haben glaubte, sie für richtig zu halten. Ich will drei kurze Sätze aus drei verschiedenen Angaben vortragen und Ihnen das Urtheil dann überlassen. Der erste dieser Sätze steht in der Aussage des Capitsins Brinckenstein vor der englischen Jury. Besonders verweise ich auf die zwischengeworfenen Erklärungen der englischen Geschworenen. Der Capitain sagt: „Das Schiff stieß zwei Mal leicht auf den Sand, bevor es festsaß. Wir hatten Rettungsgürtel für mehr als 500 Passagiere. Ich hieß einen Offizier hinuntergehen, die Rettungsgürtel fertig zu machen und darauf zu sehen, daß sich jeder Passagier mit einem solchen versah. Wenn von Harwich aus uns ein Rettungsboot mit einem Schleppdampfer gesandt worden wäre, würden wohl ziemlich alle an Bord gerettet worden sein". (Einer der Geschworenen: „Wir haben kein Rettungsboot in Harwich, ein solches ist uns groß nöthig".) (Hört! Hört!)

„Eines der Boote wurde bald, nachdem wir aufstießen, durch die See weggeschlagen, drei andere wurden eingedrückt. Keine Hilfe wurde uns von dem Moment an, wo das Schiff aufstieß, Montag früh 5 Uhr bis Dinstag Vormittag 10 Uhr! Am Montag war klares Wetter, aber die See ging hoch. Schiffe passirten und wir signalisirten, so gut wir konnten, mit Pistolenschüssen und auf sonstige Weise, aber keines der Schiffe antwortete uns. In der Nacht von Montag zu Dinstag ließen wir wieder Raketen steigen, aber keine Hilfe." Ein Geschworener: „Die Signale wurden gesehen und von Harwich beantwortet, viele Seeleute wären bereit gewesen, zur Hilfe hinauszugehen, aber bei so schlechtem Wetter glaubten sie, ohne ein Rettungsboot ihr Leben nicht gefährden zu sollen. Viele dieser armen Menschen sind durch den Mangel eines Rettungsbootes verloren worden." Ein zweiter unparteiischer Zeuge ist der Correspondent der „Frankfurter Zeitung", der sofort auf den Schauplatz des Unglücks geeilt ist — ein Verfahren, das namentlich den inländischen Zeitungen empfohlen werden kann. Dieser erzählt: „Hingegen ist es eine Schmach für den Hafen Harwich und diesen Theil der Küste, daß kein Lifeboot daselbst stationirt ist; die Raketen des „Deutschland" wurden am Montag früh Morgens bereits an der Küste nahe gesehen, allein kein Boot traute sich in See zu gehen. Die Leute sagten mir, sie glaubten, es wäre blos ein Kohlenschiff (collier), hätten sie gewußt, es sei ein Passagierschiff, so würden sie vielleicht gewagt haben, in See zu stechen." (Hört! Hört!) Das dritte und vielleicht unverfänglichste dieser Zeugnisse ist die „London-Times", welche in einer Besprechung der Aussagen des Capitäns Brinckenstein folgendes sagt: „Vom Augenblicke an, wo das Schiff aufstieß, folgte eine Reihe von Begebenheiten, die man in der Nähe der englischen Küste für unmöglich gehalten hatte. Wie konnte es geschehen, daß dem Schiffe erst nach 24, fast 30 Stunden Hilfe gebracht wurde? Wenn früher Hilfe zur Hand gewesen, zweifellos Jeder wäre gerettet. — Das Schiff stieß innerhalb Signalentfernung von Harwich auf, und Schiffe fuhren den ganzen Montag vorbei; es wurden Raketen abgefeuert zur Zeit, als es noch dunkel war, die gesehen werden mußten; Montag war klar, und man gab mit Pistolen und Raketen Zeichen, da das Pulver zum Abfeuern der Kanonen naß geworden war. Das Unglaublichste aber ist, daß, obwohl am Montag Abend die Raketen gesehen und von Harwich beantwortet wurden, keine Hilfe gesendet wurde, weil es an einem Rettungsboot in Harwich fehlte und in Ermangelung desselben die Seeleute von Harwich sich nicht verpflichtet fühlten, hinauszugehen, um einem Schiffe in Noth beizustehen. Hoffentlich kommt etwas zu Tage, was den Eindruck der Aussage mildert. So also ging erst zwölf Stunden später, als die Nothsignale gesehen waren, ein Schlepper zum Wrack. Diese Thatsachen sind geeignet, so ernste Entrüstung hervorzurufen, daß wir uns im Augenblicke enthalten, sie nach ihrem ganzen Werthe zu besprechen." Nach diesen Zeugnissen ist es sowohl im deutschen wie im englischen Interesse geboten, daß die ganze Wahrheit an's Licht kommt und keine Thatsache vertuscht wird. Deshalb habe ich die erste Frage meiner Interpellation an den Herrn Reichskanzler zu richten. Dieses Unglück, welches bei der großen Entwickelung unserer Schifffahrt voraussichtlich leider, wie es im Laufe der Dinge liegt, nicht ohne Nachfolger bleiben und diese Erwägung drängt mit unwiderstehlicher Gewalt die zweite Frage meiner Interpellation in den Vordergrund. Ich habe vor einigen Wochen bei der Debatte über den Etat des Reichskanzleramts darauf hingewiesen, daß seit zwei Jahren Verhandlungen wegen Einrichtung von Seegerichten schweben. Wenn ich recht unterrichtet bin, so hat Oldenburg, Bremen und Hamburg sich für diese Maßregel ausgesprochen, Preußen und Mecklenburg haben sich nicht direct dafür erklärt. Den Gegenstand des Streites bildet dem Vernehmen nach nicht das Princip, sondern die Rechte, welche von den Einzelstaaten an das Reich zu überantworten seien. Ich kann mir nicht denken, daß die Reichsregierung an den Kosten Anstoß nehmen sollte. Denn glücklicherweise sind die Gelegenheiten für die Sitzungen der Seegerichte selten und man kann dazu irgend einen Richter einer Küstenstadt einsetzen und ihm zu diesem Zwecke einige Sachverständige beigeben.

Auch eine höhere Instanz kann durch das Reichsoberhandelsgericht oder das Appellationsgericht in Lübeck oder auf sonstige Weise leicht eingerichtet werden. Der Norddeutsche Lloyd hat sich dadurch geholfen, daß er jeden Unfall seiner Schiffe durch eine von ihm selbst eingesetzte sachverständige und juristische Behörde untersuchen ließ und daß er dann alle Beamten, die irgend welche Schuld trugen, entließ. Das ist ein höchst dürftiger Nothbehelf. Findet dieses Privatgericht den Capitän unschuldig, so wird man allgemein sagen, daß eine Krähe der andern die Augen nicht aushackt. Findet es der Capitän schuldig, so hat es auch nicht die mindeste Disciplinargewalt. Bei einer Verurtheilung muß doch im äußersten Falle der schuldige Offizier seine Befähigung auf See zu fahren, ein für alle Mal verlieren können. Bis jetzt bürgt nichts dafür, daß eine andere Gesellschaft einen dergestalt von einer Dampfschifffahrtsgesellschaft als unfähig entlassenen Offizier mit der Verwaltung und Pflege von Sachen und Menschen betraut wird, der er nicht gewachsen ist. Wir müssen unsern Dampfschifffahrtsgesellschaften endlich den rechtlichen Schutz gewähren, den sie bisher vergeblich im Inlande gesucht haben. Dieselben haben hohe Verdienste um unseren Handel, haben unseren Namen in die fernsten Welttheile getragen und uns als seefahrendes Volk ebenbürtig mit den ersten Nationen der Welt hingestellt, sie haben zu einer Zeit, wo es für ein Wagniß galt, mit den wohlorganisirten, französischen, englischen nnd amerikanischen Compagnien zu concurriren, muthig den Kampf aufgenommen und bald den Sieg davongetragen, und warum? Weil diese Gesellschaft auf ihren eigenen Füßen steht und zu stolz war, irgend eine Subvention vom Staate anzunehmen. (Hört!) Wenn Sie unserer Schifffahrt nicht das Recht zu Theil werden lassen, auf das sie Anspruch hat, so schädigen Sie nicht nur das Passagiergeschäft, sondern unsern ganzen Zwischenhandel, den wir in der ganzen Welt haben.

Was nun die dritte Frage betrifft, so wissen Sie, daß die Küstenstaaten auf Kanonenschußweite, also 3—4 englische Meilen sich die Jurisdiction über das Küstengebiet zugelegt haben. England hat sogar ganz positiv durch ein Statut unter Georg II. 1736 dies Gebiet auf 4 englische Meilen festgesetzt. Nun würde es unerklärlich sein, daß 17 Meilen von der Küste, also auf offenem Meere, England trotzdem die Untersuchung und Rechtsprechung dieses Falles vor sein Forum zieht. Ich habe nur eine Erklärung dafür. Es ist mir mitgetheilt worden, daß laut Bundesrathsbeschlusses vom 3. Juli 1869 in Folge eines Ersuchens des englischen Botschafters einseitig ohne die Zustimmung des Reichstages und gegen den ausdrücklichen Widerspruch Bremens, es England gestattet sei, die daß Untersuchung derjenigen Schiffbrüche, welche in der Nähe der englischen Küste, einerlei wie viel Meilen davon entfernt, stattfinden, vor den receivers of wracks geschehen soll, wenn die Schiffe oder deren Mannschaften an der englischen Küste landen, ohne daß die Deutschen auch nur den mindesten Einfluß auf den Gang der Untersuchung haben. Ich will hier nicht untersuchen, ob dies Verfahren constitutionell war, da wir einmal durch das Uebereinkommen an England gebunden sind. Aber ich möchte den Herrn Präsidenten des Reichskanzleramtes um seine Erklärung darüber bitten, — natürlich vorausgesetzt, daß die oben mitgetheilte Thatsache richtig war — ob es nicht geboten erscheint, daß wenn wir den Engländern solche Zugeständnisse machen, wir nicht auch die Zuziehung deutscher Sachverständiger als unser Recht verlangen, und daß wir eine derartige Uebereinkunft kündigen, wenn die Engländer uns dieses Zugeständniß nicht machen wollen. Nach einem Telegramm der Zeitungen ist der Kanzler des deutschen Consulats sofort an den Schauplatz des Unglückes beordert worden. Aber dieser Herr hat ja gar nichts in der Untersuchung zu sagen, also können wir auch nicht behaupten, daß wir in irgend einer Weise vertreten wären. Es bleibt nur noch die Aburtheilung dieses Falles übrig, und da wir über die Aburtheilung im Allgemeinen nichts mit England abgemacht haben, so könnte dieselbe vielleicht dem bereits bestehenden Privatgerichte in Bremen unterworfen und dasselbe dadurch mit der Sanction des deutschen Reiches versehen werden, daß seitens des Reiches irgend ein Beamter oder einer unserer Marineoffiziere oder ein technischer Beamter sich demselben beiordnet. Sollte dies nicht beliebt werden, so bitte ich, daß wenigstens für die Zukunft ein anderer Weg eingeschlagen wird, um unser deutsches Interesse zur See zu wahren. Es ist dies eine so wichtige nationale Frage, daß ihrer Erledigung sich Keiner von uns entziehen kann, und nur aus diesem Grunde habe ich die Interpellation eingebracht, und ich weiß, daß in demselben Geiste, in dem ich sie eingebracht habe, das Reichskanzleramt sie auffassen und beantworten wird. (Beifall.)

Bundesbevollmächtigter v. Philipsborn: M. H., wir beklagen gewiß so lebhaft, wie Sie, den Unfall, der sich mit dem Dampfer „Deutschland" zugetragen hat, zumal noch der Unglücksfall frisch in Aller Gedächtniß ist, der sich vor Kurzem mit einem anderen deutschen Dampfer ereignete. In beiden Fällen ist von hier aus geschehen, was möglich war. Die Einzelnheiten, auf die der Vorredner eingegangen, sind uns zum Theil unmittelbar nachher amtlich und außeramtlich bekannt geworden, ein Theil dieser Thatsachen allerdings nicht. Telegramm folgte auf Telegramm, Bericht auf Bericht, und ich, der ich diese Telegramme und Berichte sämmtlich gelesen, konnte ein einigermaßen vollständiges Bild über den Hergang, über die Schuld und die Ursache des Unfalls nicht gewinnen, auch Sachverständige, mit denen ich darüber gesprochen, gaben mir die Antwort: es ist noch nicht aufgeklärt. Es bleibt in der That nur übrig, das Resultat der eingeleiteten Untersuchung abzuwarten, um einen Gesammtüberblick zu gewinnen. Was nun zunächst den ersten Punkt der Interpellation betrifft, so bemerke ich, daß unmittelbar nach dem Eintreffen der ersten Kunde von dem Unglücksfall alle unsere betheiligten Beamten im Auslande mit den erforderlichen Ermächtigungen versehen worden sind, zunächst der deutsche Botschafter und der Generalconsul in London, der Viceconsul in Harwich, auch dem Reichscommissar für das Auswanderungswesen ist der Auftrag geworden, sofort nach England herüberzugehen und dem Senat von Bremen ist von dem Unglücksfall amtliche Mittheilung gemacht worden. Die Untersuchung ist den englischen Behörden überlassen und übertragen worden. Auf ausdrückliche Anfrage der englischen Regierung haben wir uns diesseits gern damit einverstanden erklärt, daß diese Untersuchung dort sofort in die Hand genommen werde. Nur auf diese Weise ist es möglich, den Thatbestand zu fixiren. die Zeugen, die da sind, auf dem Fleck zu vernehmen, solche, die abreisen wollen, zurückzuhalten, den Augenschein festzustellen und Verdunkelungen vorzubeugen. Die objective Haltung der englischen Behörden, denen diese Untersuchung obliegt, glauben wir, nach alledem, was bei der Untersuchung des „Schiller" zu unserer Kenntniß gekommen ist, vollkommen vertrauen zu können.

Es ist bei dieser Untersuchung wiederholt zu Tage getreten, daß die englischen Behörden sich nicht scheuen, eigene Schäden und Unvollkommenheiten in den englischen Einrichtungen anzuerkennen. Die Unparteilichkeit der englischen Gerichte steht, glaube ich, über jedem Zweifel. Wir haben somit keinen Anstand genommen, auch bei diesem Falle, wo es sich nur um eine Untersuchung, nicht um die Beurtheilung handelt, im Einverständniß mit der englischen Regierung diese Untersuchung der englischen Regierung zu überlassen. Im Anschluß hieran gehe ich sogleich auf den dritten Punkt der Interpellation ein. Es besteht die hier vorgeführte Maßregel auf Grund der Merchant shipping Act, welche bestimmt, daß, sobald ein Schiff in der Nähe der britischen Küste verunglückt, ein Beamter der englischen Regierung die Untersuchung des Unglücksfalls feststellt. Dies Verfahren findet sowohl auf britische wie auf fremde Schiffe Anwendung, auf letztere aber nur dann, wenn der Ort des Unfalls nicht weiter als drei Seemeilen von der Küste entfernt ist. Da es nun aber im allgemeinen Handels- und Verkehrsinteresse sehr wichtig und wünschenswerth ist, derartige Feststellungen schleunigst zu erhalten, auch wenn diese beschränkende Bestimmung der dreimeiligen Entfernung nicht zutrifft, so bestimmt das Gesetz, daß die Untersuchung auch in diesem Falle geschehen könne, sobald die betreffende ausländische Regierung sich damit einverstanden erkläre. Im Jahre 1869 wurde nun von der englischen Regierung ein dahin gehender Wunsch gegen uns ausgesprochen und im Bundesrathe zur Erörterung gebracht. Es wurde sodann mit der englischen Regierung eine Abrede in Form von Noten, nicht in Form eines Vertrages getroffen, auf Grund deren die englischen Behörden ermächtigt sind, die eidliche Vernehmung zur Feststellung und Untersuchung von Strandungen und sonstigen Seeunfällen auch derjenigen deutschen Schiffe zu bewirken, welche außerhalb des dreimeiligen Rayons von der Küste stattfinden. Diese Abrede hat, wie ich versichern kann, sich durchaus bewährt. Regelmäßig nach vorgekommenen Unfällen kommt hierher von den englischen Behörden ein directer, ausführlicher und gründlicher Bericht über die Ursachen, resp. die Schuld und über die Möglichkeit, daraus Erfahrungen für die Zukunft zur Vorbeuge zu gewinnen.

Diese hier eingehenden Mittheilungen werden den betreffenden Rhedern, Provinzialbehörden und Regierungen mitgetheilt, und daran die etwa nöthigen Maßregeln geknüpft. Fern davon ist man aber bei der Abrede gewesen, in die Frage der Justizhoheit irgendwie einzugreifen. Man hat hierin die Justizhoheit weder einräumen noch übertragen, noch eingeräumt wissen wollen. Es handelt sich hier einfach um eine Frage der Nützlichkeit, des gegenseitigen Interesses, ich möchte sagen, der internationalen Humanität. England wollte uns für solche Fälle die Klarstellung erleichtern und wir konnten das um so eher annehmen, als auch wir England gegenüber dazu jeder Zeit bereit gewesen sind und ferner sein werden. Ich denke, wenn England und Deutschland in diesen Dingen aus Nützlichkeitsgründen solche Abrede treffen, so ist drrin kein Uebelstand zu erblicken und man kann uns daraus einen Vorwurf nicht machen. Was nun schließlich den zweiten Punkt der Interpellation betrifft, so sind bereits im Jahre 1873 Verhandlungen mit den seefahrenden Bundesstaaten angeknüpft worden, um eine gesetzliche Regelung der Untersuchung deutscher See-Unfälle herbeizuführen. Dabei sind, wie das natürlich ist, eine große Anzahl von Vorschlägen gemacht und zur Erwägung gekommen, u. A. der, daß man eine Commission etablire aus Männern, die mit dem Seewesen vertraut sind und daß man dieser Commission die Prüfung solcher Unfälle überläßt, insbesondere die Prüfung darüber, ob dem Capitän, den Schiffsoffizieren, dem Bootsmann oder einer anderen auf dem Schiffe befindlichen Person eine Schuld zur Last fällt. Bei diesen Berathungen und Erwägungen hat man sich wesentlich an die zum größten Theil, wahrscheinlich durchweg sehr praktischen Bestimmungen der englischen Merchant shipping Act gehalten. Die Erörterungen hierüber sind noch im Gange und jetzt soweit gediehen, daß ein baldiger Abschluß in Aussicht steht.

Auf den Antrag des Abg. Mosle tritt das Haus in die Besprechung der Interpellation ein.

Abg. Mosle: Ich muß zunächst als gewählt in dem Wahlkreise, zu dessen Bereich das verunglückte Schiff gehört, meine Freude darüber aussprechen, daß vom Interpellanten anerkannt ist, wie sowohl die Gesellschaft, der das Schiff gehört, ihre Pflicht ebenso wie früher auch in diesem Falle erfüllt hat, als auch der Capitän, dem das Unglück passirt ist, alles gethan, was in seinen Kräften stand, um den Unglücksfall zu vermeiden. Die Bemerkung des Interpellanten über die Verwechselung der beiden Leuchtfeuer Seitens des Capitäns ist indeß nicht richtig. Der Capitän kann diese beiden Feuer nicht verwechselt haben; das Unglück war passirt, ehe er überhaupt ein Feuer in Sicht bekommen hat, nachdem vom Schiffe die Brandung bemerkt, die Rückwärtsbewegung eingetreten und die Schraube verloren war, ist noch eine geraume Zeit verstrichen, ehe das Feuer von Kentish Knock an Backbord in Sicht gekommen ist. Bei allen solchen Unglücksfällen ist indeß mehr oder minder die menschliche Schwäche und Nachlässigkeit ein Grund mit, immer wird man, wenn man die Sache mit der Lupe betrachtet, irgend eine Nachlässigkeit bei einem solchen Unfalle herausfinden können. Wenn in solchem Falle ein Capitän aus der Beurtheilung so hervorgeht, daß ihm die Achtung seiner Standesgenossen und der Welt verbleibt, so ist das immer schon sehr viel. Fehler zu machen, ist aber menschlich und auch von einem Kapitän kann man nicht verlangen, daß er niemals Fehler mache. Nun ist es aber von der allergrößten Wichtigkeit, daß bei solchen Fällen, wo Menschenleben in Gefahr gerathen sind und Eigenthum verloren geht, eine genaue Untersuchung eintritt. Seitens der deutschen Seeuferstaaten ist schon seit langer Zeit das Ersuchen an das Reichskanzleramt gerichtet worden, in Deutschland Seegerichte und eine Schifffahrtsbehörde einzurichten. Zunächst fanden die Bestrebungen die Unterstützung des Chefs der Admiralität, der seit jetzt bereits drei Jahren in Folge eines auf der Oder bei Stettin stattgefundenen Unfalls den Antrag auf Einrichtung von Seegerichten gestellt hat. Dieser Antrag ward auch den Seeuferstaaten vorgelegt und fand in Hamburg, Bremen und Oldenburg lebhafte Unterstützung. Was nachher daraus geworden, ist mir unbekannt.

Ich habe niemals gehört, daß das Reichskanzleramt auf die zustimmenden oder ablehnenden Aeußerungen der einzelnen Staaten irgend etwas geantwortet hat. Merkwürdigerweise kam dann ein Jahr später Seitens des Reichskanzleramtes ganz dieselbe Frage wieder an die Seestaaten, ob es sich nicht empfehle, deutsche Seegerichte einzurichten. Bei dieser Anfrage ist auf jene erste Information der Seeuferstaaten nicht die geringste Rücksicht genommen worden. Die Seeuferstaaten haben geantwortet und bezogen sich auf diese Antwort. Seitdem sind zwei Jahre vergangen und es ist in der Sache nichts geschehen. Dagegen ist in der Richtung, daß Engländern Rechte eingeräumt sind, über Deutsche und deren Angehörige Untersuchung anzustellen und auch abzuurtheilen, Schritte geschehen, die ich durchaus nicht billige. Ich will die objective Haltung und Unparteilichkeit der englischen Gerichte nicht bezweifeln, obwohl doch angesichts des Auftretens der deutschen Handelsmarine und der Bevorzugung der deutschen Handelsschiffe, Capitäne und Seeleute überall in der Welt bei Engländern eine gewisse Parteilichkeit unterlaufen könnte. Es verletzt aber hauptsächlich den nationalen Stolz, wenn eine Nation sich gefallen läßt, daß eine andere über sie urtheilt, ohne wenigstens auf irgend eine Weise die Hand im Spiele zu haben. Bei der erwähnten Abmachung mit England, wonach englische Gerichte auch über die englische Seegrenze hinaus Untersuchungen bei gestrandeten Schiffen anstellen, hätte zugleich gut ein Delegirter der deutschen Regierung hinzugezogen werden können, denn es ist in hohem Grade wichtig, daß bei solchen Vernehmungen die Kreuzfragen richtig gestellt werden. Ohne das gegenseitige Interesse oder die Humanität zu schädigen, hätte man bei der deutschen Gesandtschaft in London einen Marine-Attaché stationiren können, der in solchen Fällen hinzugezogen würde. Man könnte auch leicht vorkommenden Falles einen Sachverständigen direct von hier nach England schicken, wie der Director des Norddeutschen Lloyd, ein Capitän, bereits sei drei Tagen die Sache in Harwich überwacht. Bei dieser Gelegenheit hätte das deutsche Interesse auch mit dem menschlichen wahrgenommen werden müssen. Der Vertreter

des Bundesraths hat besonders betont, daß es sich nur um Vernehmungen handelt, deren ausführliche Protokolle dem Reichskanzler zugeführt wurden.

Der Bundesrath hat aber außer diesen Untersuchungen des receivers of wracks bei dem Fall des „Schiller" ein vollständiges Seegericht über den deutschen Capitän halten lassen, ohne auch nur im allermindesten einen deutschen Vertreter dabei zu berufen. (Hört!) In dem vorliegenden Falle hat das auswärtige Amt in London schon wieder Ordre gegeben, es solle derselbe durch das englische Seegericht abgeurtheilt werden, wiederum ohne irgend einen deutschen Vertreter zu Rathe zu ziehen. Ich zweifle durchaus nicht, daß der Senat von Bremen Mittheilungen über diese Angelegenheit bekommen hat, aber ich bezweifle, daß der Senat von Bremen seine Zustimmung dazu gegeben hat. Derselbe würde auch, wenn er sie nicht giebt, keine Aenderung herbeiführen können. Wir aber, die Vertreter der deutschen Nation sind berufen, zu sagen, daß der nationale Stolz beleidigt wird, wenn Deutsche allein von englischen Gerichten abgeurtheilt werden. Bei Gelegenheit des Schiffbruches des „Deutschland" ist gestern in Bremen Seitens des Vertreters der Gesellschaft die Anfrage eingelaufen, ob sich Capitän und Mannschaft vor dem englischen Gericht zu stellen hätten. Er bittet um neue Instructionen, da die englische Behörde im Falle der Weigerung Zwangsmaßregeln angeordnet habe. Diese Instructionen werden natürlich nicht gegeben, ohne den Senat in Bremen zuzuziehen, und wenn bereits die Ordre gegeben ist, wie ich gehört habe, auch diesmal wieder die englische Jury allein aburtheilen zu lassen, so wird von Bremen die Ordre abgehen, man solle sich dem Gericht stellen. Ich finde dies aber nicht in der Ordnung und möchte dringend das hohe Haus bitten, mich dabei zu unterstützen, daß mindestens ein deutscher See-Offizier nach England geschickt wird, um bei der Vernehmung und Aburtheilung zugegen zu sein. Die Kreise des deutschen Seehandels werden schon in diesem Schritte eine Anerkennung ihrer gerechten Wünsche finden, und ich hoffe, daß der Bundesrath demgemäß Schritte thun wird. (Beifall.)

Bundesbevollmächtigter v. **Philipsborn**: Ich muß ganz positiv dabei bleiben, daß es sich hier um Vernehmung von Personen und thatsächliche Feststellungen, nicht um Aburtheilung handelt. Ich wiederhole, daß man fern davon gewesen ist, Justizhoheit abtreten oder einräumen zu wollen, daß man nichts weiter gewollt hat, als aus Nützlichkeitsgründen die schnellste möglichst sichere Erklärung der Thatsachen an Ort und Stelle zu fixiren. Von einer Beleidigung des nationalen Stolzes kann dabei nicht die Rede sein. Hier will weder England über Deutschland noch Deutschland über England zu Gericht sitzen, sondern beide wollen sich jetzt und in Zukunft in gemeinsamem wohlverstandenen Interesse aus internationalen und humanen Rücksichten gegenseitig unterstützen. Wenn auf die Nothwendigkeit der Entsendung eines deutschen Seeoffiziers hingewiesen ist, so habe ich bereits bemerkt, daß der Reichscommissar für das Auswanderungswesen, Capitän zur See, Weikhmann, den Auftrag erhalten hat, sich sofort an Ort und Stelle zu begeben.

Abg. **Schmidt** (Stettin) führt gegen den Vorredner aus, daß durch die unparteiische sachliche Untersuchung des Schillerfalles an dem englischen board of trade sein nationaler Stolz nicht verletzt worden sei, da ein deutsches Gericht die Feststellung der Thatsachen nicht umsichtiger hätte ausführen können. Den Capitän des Schiller treffe nach dem Ausspruche der englischen Behörde der Vorwurf, daß er bei Nebelwetter mit voller Dampfkraft 1¼ Knoten die Stunde das Schiff habe vorwärts gehen lassen und dieselbe Schnelligkeit auch beibehalten hätte, obwohl er wissen mußte, daß er in der Nähe der englischen Küste sei. Was den jüngsten Fall betreffe, so lägen bisher nur Zeitungsnachrichten vor, er müsse jedoch fragen, wie der Capitän 6 Meilen westlich von dem tiefsten und sichersten Fahrwasser des Canals vor der Themsemündung habe mit dem „Deutschland" stranden können, als wenn er nicht nach Southampton, sondern nach London habe fahren wollen. Es sei nun die gerichtliche Untersuchung in Deutschland, welche bei 17 Schiffsunfällen im Jahre 1873 an der deutschen Küste stattgefunden hätte — in ihren Wirkungen zu verstärken nothwendig, entweder die Gewerbeordnung oder das Strafgesetz zu verbessern.

Andere Seestaaten lassen eine Suspension oder eine Zurücknahme der Schifferpatente zu und wurde von dieser Maßregel in England der ausgiebigste Gebrauch gemacht. Nach der Gewerbeordnung kann das Befähigungszeugniß eines Schiffers oder Steuermannes weder auf Zeit ertheilt, noch widerrufen werden, obwohl dies geschehen müßte, wenn aus Handlungen oder Unterlassung des Inhabers der Mangel derjenigen Eigenschaft, welche bei Ertheilung oder Bestellung vorausgesetzt werden mußte, klar erhellt. Eine oberste deutsche Seebehörde würde viel zu enge Competenzen haben, wenn man sie nur auf Untersuchung und Aburtheilung von Seeunfällen beschränken wollte und verweise er deshalb auf eine Denkschrift des deutsch-nautischen Vereins aus dem Jahre 1872, welche sich ausführlich über die Organisations-Frage auslasse, ohne daß er jedoch ihr in Allem zustimmen könne. Die Seeunfälle von Dampfbooten erinnern meist daran, wie der Mangel an Vorsicht, die Neigung schnellste Reisen zu machen, Kohlen zu sparen — nicht selten Schiffe und Menschenleben gefährden und sprach der Redner zum Schluß den Wunsch aus, daß alle Dampfschiffsgesellschaften ihre Capitäne und Offiziere auf's Neue mit der Instruction versehen möchten die Schnelligkeit der Sicherheit des Schiffes unterzuordnen.

Abg. Dr. **Kapp**: Ich freue mich, daß einer unserer Vertreter nach England an den Ort des Unglücks geschickt worden ist, aber das genügt nicht. Ich befürchte, daß dieser Herr dort nichts ausrichten wird, wenn er nicht mit der gehörigen Vollmacht versehen ist und namentlich, wenn er nicht die Vollmacht hat, daß er dem Prozesse nicht allein beiwohnt, sondern ihn auch durch einen englischen Advokaten im Interesse der deutschen Interessenten überwachen läßt; denn das englische Recht ist so verschieden von unseren continentalen Anschauungen, daß diejenigen Deutschen, welche keine Juristen sind, in zehn Fällen unter elf verurtheilt werden. Wollen wir unser Recht wahren, so muß der Commissar das Recht haben hinein zu reden und die Untersuchung mit zu beeinflussen.

Abg. **Mosle**: Ich bestreite nicht, daß die deutsche Justizhoheit gegenüber England gewahrt wird, sondern habe nur hervorgehoben, daß es bei der gegenwärtigen Untersuchung so wie bei der in Betreff des „Schiller" nöthig gewesen wäre, einen Vertreter des deutschen Interesses zuzuziehen. Die Absendung des Capitän Weikhmann ist etwas ganz Anderes, als was ich gefordert habe. Ich forderte, daß ein Mann, wie eben dieser Commissär, gerichtlich ebenso gestellt ist, wie der englische Richter, welcher die Vernehmung vornimmt, Angeklagte und Zeugen in Kreuzverhör nehmen und gegen ungehörige, die Zeugen verwirrende Fragen Einspruch erheben kann. M. H., die Unparteilichkeit der englischen Gerichte wird immer hervorgehoben. Wir haben jetzt schon vor uns die erste Vernehmung des Capitän des „Deutschland" und allerdings ist anzuerkennen, daß die Engländer darauf aufmerksam gemacht haben, daß ein so wichtiger Hafen, wie Harwich, noch kein Rettungsboot habe und außer Stande sei bei großer See Schiffe zu retten, obgleich die Nothsignale gesehen werden. Aber der deutsche Capitän ist auch von einem der Verhörenden interpellirt worden, ob er ein Patentlog an Bord führe, ob er mit diesem Log geloggt habe während der 18 Stunden, die er gebraucht hat, um bis zur Themsemündung zu kommen. Der Capitän antwortete: nein, er habe es nicht gebraucht, und auf die Frage, ob die Gefahr und das Unglück hätte vermieden werden können, wenn er das Patentlog gebraucht hat er erwiedert: das könne er nicht sagen. Das ist eine der tendenziösen Fragen, die offenbar die Absicht des Fragestellers, zu verwirren, darthut. In diesem Fall ist nämlich das Patentlog gar nicht verwendbar beim Dampfschiff, welches alle halbe Stunde lothet und dazu stillhalten muß. Das Patentlog wird angewendet bei Segelschiffen, es liegt 12 oder 24 Stunden aus und da es ein Selbstregulator ist, so zeigt es an, wie rasch das Schiff gefahren ist. Das ist aber bei dem Dampfschiffe bei einer so kurzen Fahrt nicht anwendbar. Durch das plötzliche Stillhalten verwickelt sich leicht die Leine des Patentlog und führt dadurch Störungen herbei, auch ist es in der Nordsee leicht Störungen ausgesetzt, die durch Seetang, der sich hineinsetzt, veranlaßt werden.

Ich hebe das nur hervor, um darzuthun, wie wichtig es ist, welche Fragen gestellt werden und welche Antworten darauf ins Publikum kommen. Wenn der Abg. für Stettin hervorgehoben hat, daß ja schon die Gesellschaften selbst die Capitäne aburtheilen, daß die Gewerbeordnung keine Patente auf Widerruf kennt, so will ich nur gegen die ebenfalls von ihm erwähnten Privatseegerichte einen Fall anführen. Ein Capitän ebenfalls des Norddeutschen Lloyd verlor sein Schiff, die „Union", an der englischen Küste während des Krieges 1871. Das Privatseegericht des Norddeutschen Lloyd urtheilte den Capitän ab, fand ihn schuldig und entzog ihm die Fähigkeit, für die Gesellschaft ferner ein Schiff zu führen. Was war die Folge?" Ganz kurze Zeit darauf — vielleicht weiß Hr. Abg. für Stettin das nicht — gab der Baltische Lloyd in Stettin diesem selben Capitän das Commando eines seiner großen Dampfschiffe, welches er nachher noch lange Zeit geführt hat. Dergleichen kann niemals vorkommen, wenn ein von Seiten des Staates eingesetztes Seegericht vorhanden ist, und ich hoffe, daß die heutige Debatte wenigstens die Folge haben wird, daß die Seegerichte bald im deutschen Reiche eingeführt werden. Ich wiederhole den Wunsch, daß dem nach England abgeordneten Vertreter der deutschen Regierung bei der Aburtheilung über den Fall der „Deutschland" das Recht gegeben werde, in dem Gerichte Sitz und Stimme zu führen und dadurch die Ehre der der deutschen Nation gewahrt werde.

Abgeordneter Dr. **Zimmermann**: Ich verstehe die Vorredner dahin, daß ein Seegericht in diesem Augenblick in England die Sache in Händen hat und mit Uebergehung der deutschen Vertretung in der Sache vorschreitet und ein Urtheil zu fällen im Begriffe ist. Meine Herren, das ist factisch **nicht** der Fall. Die Sache steht so. Es sind an die englische Küste sechs Leichen angeschwemmt, und da muß nach den englischen Gesetzen der Coroner einschreiten, der die Verpflichtung hat, factisch festzustellen, wie der Tod dieser Leute herbeigeführt, und diese Untersuchung soweit auszudehnen, wie ihm das Gesetz vorschreibt und er es für seine Pflicht hält. Der Coroner ist in diesem Augenblick thätig, die Verhandlungen vor ihm sind von ihm noch nicht beendigt, morgen steht ein neuer Termin an. Ich glaube, es ist deshalb etwas etwas zu schnell, wenn man heute schon die Sache aus irgend einem principiellen Gesichtspunkte zur Sprache bringen wollte. Bei den Verhandlungen aber vor dem Coroner war es dem deutschen Viceconsul Williams in Harwich unbenommen, bei diesen Verhandlungen zu erscheinen, sich durch einen Rechtsverständigen vertreten zulassen und dem Coroner alle die Andeutungen zu geben, deren Erörterung er wünscht. Der Beschluß erfolgt nicht durch ein Richtercollegium, sondern durch Geschworene, die der Coroner zuzuziehen hat. Ein weiteres Verfahren ist allerdings in Aussicht und zwar muß nach den englischen gesetzlichen Vorschriften die Localbehörde von jedem Unfall sofort dem Handelsamt, dem board of trade, Mittheilung machen. Auch ist das in diesem Falle geschehen. Nun aber schreitet das Handelsamt nicht eher ein, als bis die competente Behörde die factischen Verhältnisse festgestellt hat; noch hat es die Sache nicht in Angriff genommen und wird dies erst nach Weihnachten geschehen. Wenn hier der Vorschlag gemacht ist, zu diesen Verhandlungen unbedingt Jemand nach England zu schicken, so meine ich, daß das etwas sehr Bedenkliches ist. Man darf doch nicht vergessen, daß, wer dort etwa hingeschickt wurde, doch nicht überall, in allen Küstenstädten und Häfen Englands localiter oder personaliter Bescheid weiß. Wenn daher die Consuln gehörige Instruction und Ermächtigung haben die Rechte Deutschlands in solchen einzelnen Fällen wahrzunehmen und die Befugniß auch das Ansehen der Consuln, — das ist der schwierige Punkt — nicht zu große Beschränkungen erhalten, dann glaube ich, sind die Interessen Deutschlands hinlänglich gesichert. Wir haben gehört, daß die englische Regierung sich sofort an die deutsche gewendet hat, und die weiteren Schritte in diesem Augenblick in Uebereinstimmung mit beiden Regierungen geschehen. Ich kann mich deshalb der Ansicht nicht verschließen, daß in der Sache von keiner Seite irgend ein Vorwurf geltend gemacht werden kann.

Damit ist die Interpellation erledigt, und das Haus fährt in der **zweiten Berathung des Gesetzentwurfes, betreffend das Urheberrecht an Werken der bildenden Künste** fort, die in der letzten Sitzung abgebrochen werden mußte, da sich bei der durch Abzählung stattfindenden Abstimmung über den Antrag Braun-Ackermann, die Nr. 3 des § 6 zu fassen: „die Nachbildung von Werken der bildenden Künste, welche auf oder an Straßen oder öffentlichen Plätzen bleibend sich befinden. Die Nachbildung darf jedoch nicht in derselben Kunstform erfolgen," die Beschlußunfähigkeit des Hauses herausgestellt hatte. Der Antrag wird angenommen (der erste Satz mit 136 gegen 110 Stimmen angenommen) und darauf der ganze § 6 mit diesem und dem in dem letzten Bericht mitgetheilten Amendement von Könneritz, so daß er nunmehr lautet: „Als verbotene Nachbildung ist nicht anzusehen: 1) die Einzelcopie eines Werkes der bildenden Künste, sofern dieselbe ohne Absicht der Verwerthung angefertigt wird. Es ist jedoch verboten, den Namen oder das Monogramm des Urhebers des Werkes in irgend einer Weise auf der Einzelcopie anzubringen, widrigenfalls eine Geldstrafe bis zu 500 Mark verwirkt ist; 2) die Nachbildung eines Werkes der zeichnenden oder malenden Kunst in plastischer Form oder umgekehrt; 3) die Nachbildung von Werken der bildenden Künste, welche auf oder an Straßen oder öffentlichen Plätzen bleibend sich befinden. Die Nachbildung darf jedoch nicht in derselben Kunstform erfolgen. 4) die Aufnahme von Nachbildungen einzelner Werke der bildenden Künste in ein Schriftwerk, vorausgesetzt, daß das letztere als die Hauptsache erscheint, und die Abbildungen nur zur Erläuterung des Textes dienen. Jedoch muß der Urheber des Originals oder die benutzte Quelle angegeben werden, widrigenfalls die Strafbestimmung im § 24 des Gesetzes vom 11. Juni 1870, betreffend das Urheberrecht an Schriftwerken 2c. (Bundes-Gesetzbl. 1870 Seite 339) Platz greift."

Die §§ 7—15 werden ohne Debatte nach den Commissions-Beschlüssen genehmigt.

§ 16 lautet: „Die Bestimmungen in den §§ 18—43 des Gesetzes vom 11. Juni 1870, betreffend das Urheberrecht an Schriftwerken 2c. (Bundes-Gesetzblatt 1870, S. 339), finden auch auf die Nachbildung von Werken der bildenden Künste entsprechende Anwendung. Die Sachverständigenvereine, welche nach Maßgabe des § 31 des genannten Gesetzes Gutachten über die Nachbildung von Werken der bildenden Künste abzugeben haben, sollen aus Künstlern verschiedener Kunstzweige, aus Kunsthändlern, Kunstgewerbtreibenden und aus anderen Kunstverständigen bestehen. Der Richter hat auf Antrag eines der Betheiligten das Gutachten von Sachverständigen einzuziehen."

Hierzu beantragen:

1) Abg. **Grimm** den dritten Absatz zu streichen.

2) Abg. **Reichensperger** (Krefeld): den dritten Absatz zu fassen: „Sind technische Fragen, von welchen die richterliche Entscheidung abhängt, streitig, so ist der Richter befugt, ein Gutachten von Sachverständigen einzuziehen."

Ref. Dr. **Wehrenpfennig**: Der Abg. Reichensperger will dem Richter die Befugniß ertheilen, Sachverständige zu hören und je nach seinem Ermessen dazu einzelne Personen oder die Sachverständigenvereine zu wählen. Beide Befugnisse hat der Richter nach den Bestimmungen des sogenannten Autorengesetzes aus dem Jahre 1870, dessen Bestimmungen der erste Absatz des § 16 in dieses Gesetz überträgt. Die Wiederholung des Inhalts des ersten Absatzes in dem dritten ist überflüssig, mithin ist es auch der Antrag Reichensperger. Der von dem Abg. Grimm zur Streichung empfohlene dritte Absatz der Commissionsbeschlüsse ist erst bei der zweiten Lesung von der Commission mit 9 gegen 7 Stimmen angenommen worden. In der ersten erklärte sich die Mehrheit dagegen, um nicht von dem Autorengesetz abzuweichen und hier ein Stück Proceßordnung zu machen, deren Sache es sei zu bestimmen, auf welchen Gebieten Sachverständige nach dem freien Urtheil des Richters zugezogen werden sollen. Bei der zweiten Lesung entschied der Umstand, daß es sich hier um besondere technische Fragen handele, die von dem Richter mitunter schwer zu beurtheilen seien.

Bundes-Commissar Geh. Oberpostrath **Dambach**: Im Jahre 1870 ist bei der Berathung des Autorengesetzes die Frage, ob der Richter genöthigt sei, auf Antrag der Parteien das Gutachten von Sachverständigen einzuholen, ausführlich erörtert und mit Rücksicht darauf, daß darin eine unstatthafte Beschränkung der richterlichen Freiheit liege, verneint worden. Mit Rücksicht hierauf und in Erwägung des Umstandes, daß auf diesem Gebiet der Nachbildung dieselben Rechtsprincipien maßgebend sein müssen, wie bei dem Druck, bitte ich, nach dem Antrag Grimm den dritten Absatz der Commissionsbeschlüsse zu streichen. Da der Antrag Reichensperger genau dasselbe ausspricht, wie der hier angezogene § 31 des Nachdruckgesetzes, so ist er als überflüssig abzulehnen.

Abg. **Struckmann** (Diepholz): Der Absatz 3 der Commissionsbeschlüsse enthält einen Bruch mit den allgemeinen processualischen Grundsätzen der neuen Proceßwissenschaft und denjenigen, die in der der Reichsjustiz-Commission vorliegenden Proceßordnung Aufnahme gefunden haben. Darnach ist der Sachverständige Gehilfe des Richters und wird zugezogen, wenn der Richter nach seinem besten Ermessen seine Hilfe für nöthig erachtet. Das praktische Bedürfniß steht mir höher, als die juristische Eleganz, und würde ich daher kein Bedenken tragen, mit diesen Grundsätzen in einem einzelnen Falle zu brechen, wenn ein praktisches Bedürfniß vorläge. Dies aber muß ich bestreiten. Der Richter ist, auch wenn der dritte Absatz gestrichen wird, befugt, Sachverständige hinzuzuziehen und wird es in allen zweifelhaften Fällen thun, um nicht die volle Verantwortlichkeit auf sich nehmen zu müssen. Man glaubt hier nicht das nöthige Sachverständniß bei den Richtern voraussetzen zu dürfen. Sind denn die Mehrzahl unserer Richter gewiegte Musikkenner oder feine Beurtheiler dramatischer Aufführungen? Hat man also es trotzdem bei dem Autorengesetz nicht für nöthig erachtet, dem Richter eine derartige Verpflichtung aufzuerlegen, so liegt auch hier dazu keine Veranlassung vor.

Abg. **Reichensperger** (Crefeld) wünscht die Zuziehung von Sachverständigen seitens des Richters vollständig in das freie Ermessen desselben gestellt und will auch darin dem Richter volle Freiheit geben, ob er einzelne ihm geeignet erscheinende Sachverständige oder die bestehenden nach der Instruction des Reichskanzlers vom 4. December 1870 geregelten Sachverständigenvereine zuziehen will, deren Verfahren ein viel zu schwerfälliges sei. Falls der Referent und der Regierungscommissar erklären, daß der Richter, wenn er überhaupt Sachverständige zuzieht, nicht auf die Sachverständigenvereine beschränkt ist, ist Redner bereit, seinen Antrag zurückzuziehen.

Bundescommissar Geh. Ober-Postrath **Dambach**: Aus den stenographischen Berichten über die Berathungen des Nachdruckgesetzes im Jahre 1870 ergiebt sich, daß der Reichstag damals ausdrücklich abgelehnt hat, daß nur die Sachverständigenvereine als begutachtende Instanz zu hören seien und erlaubt worden ist, daß der Richter auch einzelne Privatsachverständige vernehmen darf. In meinem Commentar zu dem Nachdrucksgesetz habe ich ausdrücklich gesagt, daß der Richter in der Auswahl der Sachverständigen nicht beschränkt ist, daß er ganz nach seinem Ermessen sowohl einzelne qualificirte Sachverständige als Vereine wählen kann, und ich darf aus der Praxis hervorheben, daß alle Tage an die Sachverständigenvereine Sachen kommen, in denen der Richter vorher schon einige Privat-Sachverständige gehört hat.

Abg. **Reichensperger** (Crefeld) zieht nach dieser Erklärung seinen Antrag zurück. Absatz 3 des § 16 wird nach dem Antrag Grimm gestrichen, im Uebrigen wird § 16 genehmigt.

Die §§ 17—19 werden ohne Debatte angenommen.

Die §§ 20 und 21 werden bei der Discussion zusammengefaßt.

§ 20 lautet: „Das gegenwärtige Gesetz findet Anwendung auf alle Werke inländischer Urheber, gleichviel, ob die Werke im Inlande oder Auslande erschienen oder überhaupt noch nicht veröffentlicht sind. Wenn Werke ausländischer Urheber bei inländischen Verlegern erscheinen, so stehen diese Werke unter dem Schutze des gegenwärtigen Gesetzes."

§ 21 lautet: „Diejenigen Werke ausländischer Urheber, welche in einem Orte erschienen sind, der zum ehemaligen Deutschen Bunde, nicht aber zum Deutschen Reiche gehört, genießen den Schutz dieses Gesetzes unter der Voraussetzung, daß das Recht des betreffenden Staates den innerhalb des Deutschen Reichs erschienenen Werken einen den einheimischen Werken gleichen Schutz gewährt; jedoch dauert der Schutz nicht länger, als in dem betreffenden Staate selbst. Dasselbe gilt von nicht veröffentlichten Werken solcher Urheber, welche zwar nicht im Deutschen Reiche, wohl aber im ehemaligen deutschen Bundesgebiete staatsangehörig sind."

Hierzu beantragen: 1) der Abg. **Grimm**: in § 20 statt „bei inländischen Verlegern" zu sagen: „bei Verlegern die im Gebiet des Deutschen Reichs ihre Handelsniederlassung haben" (Wiederherstellung der Regierungsvorlage); 2) der Abg. **Braun**: den § 21 zu streichen und statt dessen dem § 20 als letzten Absatz hinzuzufügen: „Im Uebrigen richtet sich der Schutz der ausländischen Urheber nach den bestehenden Staatsverträgen.

Referent Dr. **Wehrenpfennig**: Eigentlich kann ein ausländischer Urheber, vorausgesetzt, daß Staatsverträge nicht vorliegen, keine Rechte beanspruchen, aus dem einfachen Grunde, weil er keine bei uns hat. Gleichwohl hat man im Interesse unserer deutschen Verleger jenen ein selbstständiges Recht gegeben für den Fall, daß sie bei deutschen Verlegern etwas verlegen lassen. Nun hat die Commission wenigstens verhindern wollen, daß Ausländern auf allerlei Umwegen, indem sie z. B. solche Commissionäre beauftragen, die zum Schein in hiesige Handelsregister eingetragen sind, hier aber kein wirkliches Geschäft betreiben, möglich wird, scheinbar einem hiesigen Verleger ihre Sachen anzuvertrauen und dadurch den Schutz des deutschen Gesetzes zu genießen. Daher hat die Commission den Ausdruck „inländische Verleger" gebraucht. Die Annahme des Antrags Braun würde den Abschluß eines Staatsvertrages mit Oesterreich nöthig machen, während der § 21 die Verhältnisse ohne einen solchen regelt.

Bundes-Commissar Geh. Oberpostrath **Dambach**: Die Fassung des § 20 der Regierungsvorlage entspricht den Bestimmungen des Nachdruckgesetzes und ist ein Grund, hier davon abzuweichen, nicht ersichtlich. Ein viel größeres Gewicht, als hierauf, ist aber auf die Beibehaltung des § 21 zu legen. Bei der Berathung derselben Frage im norddeutschen Reichstag sagte man sich, daß unsere literarischen und künstlerischen Beziehungen zu Süddeutschland und Oesterreich durch den Krieg von 1866 nicht gelöst seien; es sei daher gerechtfertigt, den Schriftstellern und Künstlern in Süddeutschland und Oesterreich den Schutz unseres deutschen Gesetzes zu gewähren, sobald in dem anderen Lande Reciprocität herrscht. Dieses Princip ist damals den österreichischen Schriftstellern gegenüber sanctionirt worden; die österreichischen Künstler können dasselbe verlangen. Durch die Streichung des § 21 würden Sie das deutsche Reich nöthigen, sofort einen Staatsvertrag mit Oesterreich über den gegenseitigen Schutz der Werke der bildenden Künste zu schließen. Diese ganze Umständlichkeit wird durch die Annahme des § 21 ausgeschlossen. Unsere literarischen und künstlerischen Verhältnisse gegenüber Oesterreich beruhten bis 1866 auf den bekannten Bundestagsbeschlüssen von 1837. Die Frage, ob diese Beschlüsse noch bestehen oder nicht, ist eine der schwierigsten staatsrechtlichen Fragen. Warum sollen wir uns in die Lage setzen, wenn keine praktische Nothwendigkeit vorliegt. Die österreichische Gesetzgebung schützt die deutschen Künstler vollkommen ebenso wie die österreichischen und diese können daher verlangen, daß sie bei uns denselben Schutz genießen, wie die unsrigen in Oesterreich.

Abgeordneter **Grimm**: Der § 20 der Commissionsbeschlüsse weicht von dem Principat, welches in dem Autorengesetz angenommen worden ist; das erstere schützt die Verlagsgeschäfte, welche auf deutschem Boden betrieben werden; die Frage, ob der Inhaber selbst Deutscher ist, ist dabei gleichgiltig. Die Commission will verhindern, daß Ausländer mit Hilfe eines Strohmannes den Vortheil des deutschen Gesetzes sich zueignen. Dieser Zweck wird nicht erreicht, denn der Strohmann braucht nur Deutscher zu sein, so ist das Gesetz umgangen, wohl aber wird er durch die Regierungsvorlage erreicht, denn jedes den Schutz beanspruchende Werk muß darnach bei einem deutschen Buchhändler erschienen sein.

Abgeordneter **Braun**: Der Herr Bundescommissar hat gesagt: Nach § 21 ist der Angehörige des Deutschen Reichs in Oesterreich und der Angehörige von Oesterreich in Deutschland geschützt. Das Letztere ist richtig, das Erstere unrichtig, denn nach § 21 ist der Deutsche in denjenigen österreichischen Territorien geschützt, die zum ehemaligen Deutschen Bund gehört haben; in den anderen ist er nicht geschützt. Wir gewähren also einen ganzen Schutz auf unserem ganzen Territorium und bekommen nur einen halben Schutz auf einem halben Territorium, oder nicht einmal auf einem halben, denn die früheren deutschen Bundesländer Oesterreichs zählen 12—13 Millionen, das übrige Oesterreich 22—23 Millionen Einwohner. Eine große Anzahl österreichischer Kunsthandlungen haben ihre Niederlassungen in Wien und Pest. Wollen sie einen Kupferstich bei uns schützen, so werden sie ihn in Wien erscheinen lassen, wollen sie dagegen unsere rechtswidrig nachbilden, so werden sie es in Pest thun. Das sind ganz widersinnige Dinge, die man nicht macht, wenn man nicht absolut dazu genöthigt ist.

Wird der § 21 Gesetz, so wird Oesterreich nicht die geringste Veranlassung haben, zur Beseitigung dieses abnormen Verhältnisses mit uns eine Convention abzuschließen. Belgien und Italien brachen ihre Unterhandlungen mit Oesterreich wegen des Abschlusses einer derartigen Convention, die dem Abschluß nahe war, deshalb ab, weil sich plötzlich herausstellte, daß die Convention nur für Cisleithanien abgeschlossen werden solle, weil Transleithanien keine Schutzgesetze hat. Die italienische und belgische Regierung sagte: Regelt erst eure Verhältnisse in Transleithanien. Ich dächte, wir sollten nicht unvorsichtiger als jene sein. Die Verhältnisse bei Berathung des Autorengesetzes waren völlig andere. Es handelte sich um Schriftwerke; bei diesen verbindet uns mit dem cisleithanischen Oesterreich die Nationalität und die deutsche Sprache. Hier handelt es sich um Malerei und Plastik, die nicht in einer besonderen nationalen Sprache abgefaßt werden, sondern in einer allen Culturvölkern gemeinsamen Form sprechen. Damals bestand auch noch der Norddeutsche Bund, und wir wollten unsere Gesetzgebung über das literarische Urheberrecht nicht auf diesen beschränken, sondern auf ganz Deutschland ausdehnen. Von den uns jetzt vorliegenden drei Gesetzen steht eine solche Vorschrift in dem zweiten und dritten nicht und deshalb sage ich auch, wir wollen alle drei Gesetze aus **einem** Guß machen. Die Beschlüsse des ehemaligen Bundestages haben aus dem Jahre 1837 mit seinem Ende ihr Ende gefunden. Sie sind weder Staatsverträge, noch Bundesgesetze, denn sie sind nie im Bundesgesetzblatt, sondern theils erweitert, theils beschränkt als Landesgesetze von den Einzelstaaten publicirt worden. Das österreichische literarische Schutzgesetz ist nicht identisch mit diesen Bundestagsbeschlüssen.

Bundescommissar Geh. Ober-Postrath **Dambach**: Das Haus stand 1870 bei der Verhandlung über das Nachdrucksgesetz auf dem Standpunkt, daß die ehemals zum Deutschen Bunde gehörigen Staaten einen intensiveren Schutz genießen sollten, als die anderen. Die Folge davon war das gegenwärtig mit Oesterreich bestehende Verhältniß und die Thatsache, daß Schriften, dramatische und Musikwerke österreichischer Autoren und Componisten heute geschützt sind. Um so weniger wäre es zu rechtfertigen, nunmehr die Kunstwerke Oesterreichs für vogelfrei zu erklären.

Abg. **Eberty** würde es für das schreiendste Unrecht halten, wenn der § 21 gestrichen und unseren deutschen Brüdern aus Oesterreich der Schutz entzogen würde, den sie zur Zeit genießen. Möge man sich durch die Verhältnisse von Transleithanien nicht beirren lassen, denn hier handelt es sich um eine Maßregel, welchen den Deutschen in Oesterreich daß Bewußtsein ihrer nationalen Zusammengehörigkeit mit uns erhalten soll.

Die Debatte wird geschlossen.

Referent Abg. **Wehrenpfennig**: Läge die Sache so, daß morgen unser Bundescommissar mit einem österreichischen Bevollmächtigten zusammentreten könnte, um eine Convention mit der österreichisch-ungarischen Monarchie zu vereinbaren, so ließe sich die Streichung des § 21 verantworten. Aber das ist unmöglich, denn zunächst müßte erst Transleithanien den Schutz des Urheberrechts einführen. Die Folge wäre also, daß es schließlich von der ungarischen Regierung abhängig wäre, wie lange unsere Kunstwerke in Cisleithanien und die österreichischen bei uns ungeschützt sein sollen.

Die §§ 20 und 21 werden hierauf unter Ablehnung der Amendements Grimm und Braun unverändert angenommen. Damit ist die zweite Berathung dieses Entwurfs genehmigt und man tritt in diejenige des Gesetzentwurfs betreffend den **Schutz der Photographien gegen unbefugte Nachbildung** ein. Es liegt dazu eine Reihe von Amendements des Abg.

Grimm vor, welche übereinstimmend dem Gedanken Ausdruck geben, den Schutz der Photographien gegen Nachbildungen auf mechanischem Wege durch Weglassung der gesperrt gedruckten Einschränkung zu erweitern. Der Referent Abg. Wehrenpfennig erklärt sich übereinstimmend mit dem Bundes-Commissar Geheimrath Dambach gegen die Anträge. Bei allem Respect, den man vor der Photographie haben könne und müsse, sei dieselbe doch immerhin keine Kunst und bedürfe daher nur des Schutzes gegen Nachbildungen auf mechanischem Wege. Der Commissar fügt hinzu, daß weiter auch die Wünsche der Photographen selbst nicht gehen? wie dies aus dem im Jahre 1868 von dem hiesigen Kunsthändler Kaiser, einer anerkannten Autorität, ausgearbeiten Gesetzentwurfe hervorgeht. Abg. Brockhaus steht zwar auf dem Boden der Grimm'schen Anträge, wünscht aber dennoch, dieselben zurückgezogen zu sehen, um eine Enbloc-Annahme des ganzen Gesetzes, welches er auch, wie es vorliegt, als einen großen Fortschritt begrüßt, zu ermöglichen. Abg. Grimm zieht hierauf seine Amendements zurück, worauf der ganze, aus 12 Paragraphen bestehende Gesetz-Entwurf ohne Widerspruch en bloc angenommen wird.

(Fortsetzung folgt in der Morgenausgabe.)

Berlin, 13. December. [Amtliches.] Se. Majestät der König hat dem Postdirector, Major a. D. Rimpler zu Naumburg a. S. den Rothen Adler-Orden dritter Klasse mit der Schleife; dem Professor und Gymnasial-Oberlehrer a. D. Remacly zu Bonn, dem Pfarrer emerit. Seibt zu Ober-Panthenau im Kreise Nimptsch und dem Diaconus Müller zu Schlieben, im Kreise Schweinitz, den Rothen Adler-Orden vierter Klasse; so wie dem früheren Erbscholtiseibesitzer Berger zu Trebnitz das Allgemeine Ehrenzeichen verliehen.

Dem General-Consul des Deutschen Reichs Ettling zu Madrid ist auf seinen Antrag die Entlassung aus dem Consulatsdienste ertheilt worden.

Se. Majestät der König hat den Vice-Präsidenten bei dem Ober-Tribunal, Wirklichen Geheimen Ober-Justiz-Rath Dr. Grimm, zum Wirklichen Geheimen Rath mit dem Prädikat „Excellenz" ernannt.

Se. Majestät der König hat den nachbenannten Personen den Charakter als Rechnungsrath verliehen und zwar: dem Kreis-Steuer-Einnehmer Schön zu Gumbinnen, dem Kreis-Steuer-Einnehmer Stoboy zu Thorn, dem Kreis-Steuer-Einnehmer Bartsch zu Ratibor, dem Kreis-Steuer-Einnehmer Braun zu Berlin, dem Steuer-Empfänger Hübig zu Altona, dem Steuer-Empfänger Dralle zu Hannover, dem Steuer-Empfänger Fahrenkamp zu Minden und dem Steuer-Empfänger Schüler zu Lutzerath.

Dem bisherigen königl. Kreisbaumeister Konstantin Thiele zu Lötzen ist unter Beförderung zum königl. Bauinspector eine etatsmäßige Stelle als technischer Hilfsarbeiter bei der Bauabtheilung des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten definitiv verliehen. Der bisherige Baumeister Heinrich Tiemann hierselbst ist zum königl. Landbaumeister ernannt und demselben die technische Hilfsarbeiterstelle bei der königl. Regierung in Düsseldorf verliehen worden. Der bisherige königl. Eisenbahn-Maschinenmeister Ramm in Bromberg ist zum königl. Eisenbahn-Maschineninspector ernannt und ihm die bisher commissarisch verwaltete Stelle eines Vorstehers des maschinentechnischen Bureaus der königl. Direction der Ostbahn verliehen worden.

Den Fabrikbesitzern Schmeißer und Schulz zu Neustadt a. D. ist unter dem 10. December 1875 ein Patent auf eine mechanische Vorrichtung zum Abklopfen des Mehlstaubes für Mahlgänge mit Aspiratoren auf drei Jahre ertheilt worden. — Dem James Higginbottom und Edward Hutchinson zu Liverpool ist unter dem 10. December 1875 ein Patent auf eine Getreide-Putzmaschine auf drei Jahre ertheilt worden.

Berlin, 13. December. [Se. Majestät der Kaiser und König] empfingen gestern Nachmittag den Ober-Bürgermeister Weise von Cassel, hörten heute die gewöhnlichen Vorträge, arbeiteten mit dem Chef des Geheimen Civilcabinets, Geheimen Cabinets-Rath von Wilmowski, und empfingen den zum Commandeur der 28. Cavallerie-Brigade ernannten Obersten, Grafen Lynar.

[Ihre Majestät die Kaiserin-Königin] verabschiedete Sich vorgestern nach dem großen Diner im Palais auf dem Anhalter Bahnhofe von Sr. Majestät dem Könige von Sachsen.

Gestern wohnte Ihre Majestät dem Gottesdienste in der St. Matthäikirche bei. — Das Familiendiner fand bei Ihren Kaiserlichen und Königlichen Hoheiten dem Kronprinzen und der Kronprinzessin statt.

[Se. Kaiserliche und Königliche Hoheit der Kronprinz] nahm am Sonnabend Vormittag einige militärische Meldungen entgegen. Um 5 Uhr Nachmittags nahm Höchstderselbe an dem Diner bei Ihren Majestäten Theil und geleitete Abends 7¾ Uhr Se. Majestät den König von Sachsen zum Bahnhofe.

Gestern Vormittag wohnte Se. Kaiserliche und Königliche Hoheit dem Gottesdienst im Dom bei, ertheilte später dem Königl. sächsischen Regierungs-Rath von Criegern-Thumitz und dem Kammerherrn von Unger, sowie dem General der Infanterie z. D. von Etzel Audienzen und empfing den Hauptmann von Donop, Flügel-Adjutanten Sr. Durchlaucht des Fürsten zur Lippe. Nachmittags 5 Uhr fand bei den kronprinzlichen Herrschaften das Familien-Diner statt. Abends 7½ Uhr besuchte der Kronprinz die Vorstellung im Opernhause. — Heute früh 7¾ Uhr hat Sich Se. Kaiserliche und Königliche Hoheit zur Abhaltung einer Jagd nach dem Forstrevier Spandau begeben.

(Reichsanz.)

♂ [Das Befinden des Kaisers] giebt zu Besorgnissen keinen Anlaß. Es ist bei der Heiserkeit geblieben, und weitere katarrhalische Erscheinungen sind nicht eingetreten.

Bremen, 13. December. [Zur Explosion.] Wie dem „Bösmann'schen Telegraphen-Bureau" von glaubwürdiger Seite versichert wird, hätte der Passagier Thomas aus Dresden bei seiner Vernehmung im Hospital eingestanden, daß sich noch eine zweite Kiste an Bord der „Mosel" befinde, die mit einem Uhrwerk versehen wäre, durch welches nach 8 Tagen eine Explosion derselben herbeigeführt worden wäre. Thomas selber beabsichtigte, die „Mosel" in Southampton zu verlassen.

Oesterreich.

Wien, 13. December. [Dementi.] Gutem Vernehmen nach ist die von München aus gemeldete Nachricht, daß die Prinzessin Maria Theresia, die Gemahlin des Prinzen Ludwig von Baiern, gegen das Testament des verstorbenen Herzogs von Modena Protest eingelegt habe, vollständig unbegründet.

Pest, 13. December. [Das Abgeordnetenhaus] nahm in seiner heutigen Sitzung den Gesetzentwurf, betreffend die Aufnahme einer Goldrentenanleihe von 80 Millionen, in zweiter Lesung an mit dem von dem Finanzminister eingebrachten Zusatzantrage, den auf diese Summe entfallenden Zinsenbetrag nachträglich in das Budget für das Jahr 1876 einzustellen.

Provinzial-Zeitung.

* **Breslau**, 14. December. Wir erhalten folgende Mittheilung:

Niederschl.-Märk. Bahnhof, 13. Decbr., 11 Uhr 53 Min. Nachts. Personenzug Nr. 16 wegen späterer Ankunft aus Oberschlesien mit 41 Minuten Verspätung von hier abgegangen.

μ [Feuer.] In dem Hause Reuschestraße Nr. 48 entstand gestern Vormittag in Folge mangelhafter Construction eines russischen Schornsteins ein Balkenbrand, der erst nach längerer Thätigkeit der Feuerwehr beseitigt werden konnte.

—d. [Die humoristische Musikgesellschaft Bratsche,] ein junger strebsamer Verein, versammelte Sonntag bei Gelegenheit seines zweiten Stiftungsfestes eine stattliche Reihe Gäste in den Räumen des Café restaurant. Die Leistungen waren fast durchweg zufriedenstellend und wollen wir außer den guten Ensemblestücken, unter Leitung des Herrn Bruck, noch die Aufführung des „Doctor Robin" rühmend hervorheben. Die Wiedergabe der Mary durch Fräul. Warscawska und die des Garrick durch Herrn Lobethal gingen weit über den Rahmen des Dilletantismus hinaus und berechtigten zu den schönsten Erwartungen. Beide wollen sich, wie man hört, der Bühne widmen. Ein von ebengenannter Dame vorgetragenes Gedicht: „Nausikaa" von Geibel, eine Solopiece auf dem Elisabetthurm geblasen und ein Gedicht von Herrn Biberfeld „Das Herzegowinesenmädchen", fanden ebenfalls viel Beifall.

Berliner Börse vom 13. December 1875.

Wechsel-Course.

Amsterdam 100 Fl.	8 T.	3	169,05 bz
do. do.	2 M.	3	168,30 bz
London 1 Lstr.	3 M.	3	20,22 bz
Paris 100 Frcs.	8 T.	4	81,05 bz
Petersburg 100 SR.	3 M.	5½	264,00 bz
Warschau 100 SR.	8 T.	5½	267,10 bz
Wien 100 Fl.	8 T.	5	178,30 bz
do. do.	2 M.	5	177,05 bz

Fonds- und Geld-Course.

Staats-Anl. 4½% consol.	4½	105,25 bz
do. 4%ige	4	99,00 bzG
Staats-Schuldscheine	3½	91,50 bzG
Präm.-Anleihe v. 1855	3½	130,00 B
Berliner Stadt-Oblig.	4½	101,60 B
Pfandbr. Berliner	4½	101,50 bzG
Pfandbr. Pommersche	3½	83,50 G
Pfandbr. Posensche	4	93,25 bzG
Pfandbr. Schlesische	3½	— —
Rentenbriefe Kur- u. Neumärk.	4	96,70 bz
Rentenbriefe Pommersche	4	96,20 bz
Rentenbriefe Posensche	4	96,20 bz
Rentenbriefe Preussische	4	96,30 bz
Rentenbriefe Westfäl. u. Rhein.	4	98,00 B
Rentenbriefe Sächsische	4	98,00 bz
Rentenbriefe Schlesische	4	96,50 B
Badische Präm.-Anl.	4	120,50 bz
Baierische 4% Anleihe	4	124,50 bzG
Cöln-Mind. Prämiensch.	3½	107,50 bzG

Kurh. 40 Thaler-Loose 258,00 G
Badische 35 Fl.-Loose 141,30 G
Braunschw. Präm.-Anleihe 83,25 bz
Oldenburger Loose 135,60 bzG

Ducaten 9,50 bz	Fremd. Bkn. 99,86 bz
Sover. 20,28 G	einl. i. Leip. 99,925 bz
Napoleons 16,17 bzG	Oest. Bkn. 178,30 bz
Imperials 16,65 bz	Russ. Bkn. 268,50 bz
Dollars 4,17 bz	

Hypotheken-Certificate.

Krupp'sche Partial-Obl.	5	101,30 bzG
Unkb. Pfd. d. Pr. Hyp.-B.	4½	97,75 bz
do. do.	5	98,25 bz
Deutsche Hyp.-B.-Pfb.	4½	95,75 bzG
Kündbr. Cent.-Bod.-Cr.	4½	100,00 G
Unkünd. do. (1872)	5	101,00 bz
do. rückzb. à 110	5	106,00 bzG
do. do. do.	4½	98,50 bz
Unk. H. d. Pr. Bd.-Crd. B	5	— —
do. III. Em. do.	5	102,25 bzG
Kündb. Hyp. Schuld. do.	5	99,90 G
Hyp.-Anth. Nord.-G. C. B	5	100,99 bzG
Pomm. Hyp.-Briefe	5	103,75 G
do. do. II. Em.	5	100,50 bz
Goth. Präm.-Pf. I. Em.	5	106,50 bz
do. do. II. Em.	5	102,60 bz
do. 5% Pf. rkzlbr. m. 110	5	99,75 bz
do. 4½ do. do. m. 110	4½	93,25 bz
Meininger Präm.-Pfdb.	4	101,40 bz
Oest. Silberpfandbr.	5½	54,75 bz
do. Hyp.-Crd.-Pfdbr.	5	61,60 G
Pfdb. d. Oest. Bd.-Cr.-Ge.	5	88,70 bzG
Schles. Bodencr.-Pfdbr.	5	100,00 G
do. do.	4½	92,50 bz
Südd. Bod.-Cred.-Pfdb.	5	102,00 bz
do. do. 4½%	4½	98,00 G
Wiener Silberpfandbr.	5½	52,00 bz

Ausländische Fonds.

Oest. Silberrente	4⅕	65,50 etbzB
do. Papierrente	4⅕	61,80 etbzG
do. 54er Präm.-Anl.	4	108,00 G
do. Lott.-Anl. v. 60	5	113,75-114 bB
do. Credit-Loose	—	248,50 etbzB
do. 64er Loose	—	296,50 etbzG
Russ. Präm.-Anl. v. 64	5	190,50 bz
do. do. 1866	5	184,00 bz
do. Bod.-Cred.-Pfdbr.	5	86,20 bz
do. Cent.-Bod.-Cr.-Pfdb.	5	91,00 bz
Russ.-Poln. Schatz-Obl.	4	85,00 B
Poln. Pfndbr. III. Em.	4	— —
Poln. Liquid.-Pfandbr.	4	69,00 bz
Amerik. rückz. p. 1881	6	103,20 bzG
do. do. 1885	6	98,50 bz
do. 5% Anleihe	5	99,90 bzG
Französische Rente	5	— —
Ital. neue 5% Anleihe	5	— —
Ital. Tabak-Oblig.	6	99,90 G
Raab-Grazer 100 Thlr. L.	4	89,25 B
Rumänische Anleihe	8	103,70 G
Türkische Anleihe	5	23,00 bzB
Ung. 5% St.-Eisenb.-Anl.	5	74,90 bzG

Schwedische 10 Thlr.-Loose — —
Finnische 10 Thlr.-Loose 41,50 bzB
Türken-Loose 55,90 G

Eisenbahn-Prioritäts-Actien.

Berg-Märk. Serie II.	4½	98,00 G
do. III. v. St. 3½ g.	3½	84,90 bz
do. do. VI.	4½	96,00 bzG
do. Hess. Nordbahn	5	102,10 bz
Berlin-Görlitz	5	— —
do.	4½	— —
do. Lit. C.	4½	— —
Breslau-Freib. Lit. D.	4½	94,75 G
do. do. E.	4½	— —
do. do. F.	4½	— —
do. do. G.	4½	— —
do. do. H.	4½	89,50 G
do. do. J.	4½	89,50 G
do. do. K.	4½	89,50 G
Cöln-Minden III. Lit. A.	4	88,25 G
do. Lit. B.	4½	98 B
do. IV.	4	91,25 G
do. V.	4	— —
Halle-Sorau-Guben	5	95,40 bzG
Hannover-Altenbeken	4½	95,50 bzG
Märkisch-Posener	5	101,30 G
N.-M. Staatsb. I. Ser.	4	— —
do. do. II. Ser.	4	94,00 G
do. do. Obl. I. u. II.	4	96,25 B
do. do. III. Ser.	4	94,00 bzB
Oberschles. A.	4	— —
do. B.	3½	— —
do. C.	4	— —
do. D.	4	— —
do. E.	3½	86,50 B
do. F.	4½	— —
do. G.	4½	97,00 G
do. H.	4½	100,75 bzB
do. von 1869	5	103,25 G
do. von 1873	4	— —
do. von 1874	4½	96,80 B
do. Brieg-Neisse	4½	— —
do. Cosel-Oderb.	4	— —
do. do.	5	103,00 B
do. Stargard-Posen	4	— —
do. do. II. Em.	4½	— —
do. do. III. Em.	4½	— —
do. Ndrschl. Zwgb.	3½	— —
Ostpreuss. Südbahn	5	—
Rechte-Oder-Ufer-B.	5	103,00 bzB
Schlesw. Eisenbahn	4½	98,25 bz
Chemnitz-Komotau	5	32,00 G
Dux-Bodenbach	5	66,60 G
do. II. Emission	5	60,00 G
Prag-Dux	fr.	23,30 G
Gal. Carl-Ludw.-Bahn	5	88,25 bz
do. do. neue	5	86,75 bz
Kaschau-Oderberg	5	66,90 bz
Ung. Nordostbahn	5	61,90 B
Ung. Ostbahn	5	57,90 bz
Lemberg-Czernowitz	5	70,75 B
do. do. II.	5	72,70 bz
do. do. III.	5	66,30 B
Mährische Grenzbahn	5	62,25 G
Mähr.-Schl. Centralb.	fr.	28,00 bz
do. II.	fr.	— —
Kronpr.-Rudolf-Bahn	5	75,25 G
Oesterr.-Französische	3	318,10 bzG
do. do. II.	3	319,00 bzG
do. südl. Staatsbahn	3	236,00 bzG
do. neue	3	235,40 bz
do. Obligationen	5	80,50 G
Warschau-Wien II.	5	97,50 bz
do. III.	5	96,75 bzB
do. IV.	5	93,75 G
do. V.	5	92,10 bz

Bank-Discont 5 pCt.
Lombard-Zinsfuss 6 pCt.

Eisenbahn-Stamm-Actien.

Divid. pro	1873	1874	Zf.	
Aachen-Mastricht	1¼	1	4	20,10 bzG
Berg.-Märkische	3	3	4	78,50-75 bz
Berlin-Anhalt	16	8½	4	108,75 bzG
Berlin-Dresden	5	5	5	25,80 bz
Berlin-Görlitz	3	0	4	31,50 bzG
Berlin-Hamburg	10	12½	4	173,50 bz
Berl. Nordbahn	5	0	fr.	1,30 bz
Berl.-Potsd.-Magdb.	4	1⅓	4	69,25 bzG
Berlin-Stettin	10¾	9 11/12	4	122 bzG
Böhm. Westbahn	5	5	5	84,25 G
Breslau-Freib.	8	7½	4	82 bzB
Cöln-Minden	8 1/12	6 9/20	4	94,25-75 bz
do. Lit. B.	5	5	5	94 bzG
Cuxhaven. Eisenb.	6	6	6	— —
Dux-Bodenbach. B.	0	0	4	11 bz
Gal. Carl-Ludw.-B.	8,67	8½	4	90,25-75 bz
Halle-Sorau-Gub.	0	0	4	6,25 bzB
Hannover-Altenb.	0	0	4	8,50 bzG
Kaschau-Oderberg	5	5	5	53,50 bzG
Kronpr. Rudolfb.	5	5	5	55,50 bz
Ludwigsh.-Bexb.	9	9	4	181 bzB
Märk.-Posener	0	0	4	18,60 bzG
Magdeb.-Halberst.	6	3	4	41,50 bz
Magdeb.-Leipzig	14	14	4	212 bz
do. Lit. B.	4	4	4	90,10 G
Mainz-Ludwigsh.	9	6	4	96 bz
Niederschl.-Märk.	4	4	4	96,50 B
Oberschl. A. C. D.	13⅔	12	3½	147 bz
do. B.	13⅔	12	3½	136 G
do. E.	—	—	3½	139 bz
Oesterr.-Fr. St.-B.	10	8	4	522-24 bz
Oest. Nordwestb.	5	5	5	252 G
Oest. Südb. (Lomb.)	3	1½	4	190,50-50 bz
Ostpreuss. Südb.	0	0	4	22,75 bzG
Rechte-O.-U.-Bahn	6½	6½	4	103 bzG
Reichenberg-Pard.	4½	4½	4½	59,50 bz
Rheinische	9	8	4	113 bz
do. Lit. B. (4% gar.)	4	4	4	91 bz
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	4	10,80 bzG
Rumän. Eisenbahn	5	4	4	30 bzG
Schweiz Westbahn	1⅗	0	4	11,10 bz
Stargard-Posener	4½	4½	4½	100,50 bz
Thüringer Lit. A.	7¼	7½	4	112,50 bz
Warschau-Wien	11	10	4	228 B

Eisenbahn-Stamm-Prioritäts-Actien.

Berlin-Görlitzer	5	4	5	64,70 bzG
Berliner Nordbahn	5	0	fr.	1,50 bz
Breslau-Warschau	0	0	5	21,50 bz
Halle-Sorau-Gub.	0	0	5	16 bzB
Hannover-Altenb.	0	0	5	23,90 G
Kohlfurt-Falkenb.	5	2½	5	39 B
Märkisch-Posener	0	0	5	63,50 bzG
Magdeb.-Halberst.	3½	3½	3½	53 G
do. Lit. C.	5	5	5	83,10 bz
Ostpr. Südbahn	0	3½	5	61 bzG
Pomm. Centralb.	0	0	fr.	—
Rechte-O.-U.-Bahn	6½	6½	5	107,90 bzG
Rumänier	8	8	8	84,25 bz
Saal-Bahn	5	2⅔	5	119,80 bzB
Weimar-Gera	5	5	5	21 bz

Bank-Papiere.

Allg. Deut. Hand.-G.	—	5	4	conv. 34,50 G
Anglo Deutsche Bk.	0	0	4	41,50 G
Berl. Bankverein	5½	4½	4	74 bzG
Berl. Kassen-Ver.	29	19⅕	4	204 G
Berl. Handels.-Ges.	6½	7	4	94,25 bz
do. Prod.-u. Hdls.-B.	3½	10½	4	88,90 B
Braunschw. Bank.	9	7½	4	90 bz
Bresl. Disc.-Bank	2½	4	4	67,75 bzG
Bresl. Maklerbank	0	0	4	— —
Bresl. Makl. Ver.-B.	5	4	4	— —
Bresl. Wechslerb.	0	3½	4	66,75 bz
Coburg. Cred.-Bnk.	4	4½	4	70 bzG
Danziger Priv.-Bk.	7¾	6	4	115,25 G
Darmst. Creditbk.	10	10	4	119,60 bz
Darmst. Zettelbk.	7 3/10	6½	4	97,25 G
Deutsche Bank	4	5	4	78,70 bz
do. Reichsbank	—	—	fr.	154 bz
do. Hyp.-B. Berlin	5	7½	4	93,50 G
Deutsche Unionsb.	1	3	4	77,75 bz
Disc.-Comm.-Anth.	14	12	4	134,25 bz
Genossensch.-Bnk.	3	6	4	96 bzG
do. junge	3	6	4	96 G
Gwb. Schuster u. C.	0	0	4	23,50 bzG
Goth. Grundcredb.	8	9	4	107,90 bz
Hamb. Vereins.-B.	10⅝	11⅓	4	114,50 bzG
Hannov. Bank	7⅗	6⅔	4	100 bzG
do. Disc.-Bank	0	0	4	81 B
Königsb. Ver.-Bank	0	5¾	4	82 G
Lndw.-B. Kwilecki	0	6½	4	67 B
Leipz. Cred.-Anst.	9¾	9½	4	123,50 bzG
Luxemburg. Bank	8½	9	4	107,10 bzG
Magdeburger do.	6 8/10	5½	4	101 etbzB
Meininger do.	5	4	4	83,90 bzB
Moldauer Lds.-Bk.	5	3	4	44 G
Nordd. Bank	10⅘	10	4	125 bzB
Nordd. Grunder.-B.	7¼	9½	4	104,75 bz
Oberlausitzer Bk.	0	0	4	61 G
Oest. Cred.-Actien	5⅝	6⅞	4	358,50-60 bz
Posner Prov.-Bank	7⅔	6	4	92,25 G
Preuss. Bank-Act.	20	12¾	4	166,60 bz
Pr. Bod.-Cr.-Act.-B.	0	8	4	96,30 bz
Pr. Cent.-Bod.-Crd.	9½	9½	4	117,75 G
Sächs. Bank	12	10½	4	118,75 bzG
Sächs. Cred.-Bank	0	5	4	80 G
Schl. Bank-Verein	6	6	4	85,50 bz
Schl. Vereinsbank	7	5	4	89 bzG
Thüringer Bank	8	6	4	78,50 G
Weimar. Bank	5	5½	4	70 bzB
Wiener Unionsb.	0	5	4	133 B

(In Liquidation.)

Berliner Bank	0	0	fr.	87 G
Berl. Lombard-B.	0	0	fr.	8,50 B
Berl. Prod-Makl.-B.	12¾	0	fr.	— —
Berl. Wechsler.-B.	0	0	fr.	36 G
Br.-Pr.-Wechsl.-B.	0	0	fr.	67 bz
do. Hand. u. Entrep.	0	0	fr.	— —
Centralb. f. Genos.	0	0	fr.	81 bz
Hessische Bank	0	0	fr.	60,50 G
Ndrschl. Cassenv.	0	0	fr.	0,50 G
Ostdeutsche Bank	4	6	fr.	81,75 G
Pos. Pr.-Wechsl.-B.	0	0	fr.	0,80 G
Pr. Credit-Anstalt	0	0	fr.	50 G
Pr. Wechsler-Bnk.	0	0	fr.	—
Schl. Centralbank	0	2	fr.	— —
Ver.-Bk. Quistorp	0	0	fr.	14,25 bzB

Industrie-Papiere.

Berl. Eisenb.-Bd-A.	6¾	7½	fr.	130 G
D. Eisenbahnb.-G.	0	0	4	5,25 bz
do. Reichs-u. Co.-E.	8	4	4	70,10 bz
Märk. Sch. Masch. G.	0	0	4	13,75 bzG
Nordd. Papierfabr.	0	4	4	21 G
Westend, Com.-G.	0	0	fr.	11,25 etbzG
Pr. Hyp.-Vers.-Act.	17⅗	18⅗	4	128,50 B
Schles. Feuervers.	18	17	4	590 G
Donnersmarkhütte	6	4	4	21,50 G
Dortm. Union	0	0	4	12,25 bzG
Königs- u. Laurah.	20	10	4	69 G
Lauchhammer	2	0	4	24,50 G
Marienhütte	6	7½	4	50 bzB
Moritzhütte	5	0	4	30,10 G
OSchl. Eisenwerke	0	1	4	9 B
Redenhütte	2	0	4	4,50 bzG
Schl. Kohlenwerke	1	0	4	23 B
Schl. Zinkh.-Actien	8	7	4	84 G
do. St.-Pr.-Act.	8	7	4½	91 G
Tarnowitz. Bergb.	16	0	4	57 G
Vorwärtshütte	7	1	4	19 B
Baltischer Lloyd	0	0	4	31 G
Bresl. Bierbrauer.	0	0	4	— —
Bresl. E.-Wagenb.	3½	6⅔	4	— —
do. ver. Oelfabr.	8	5	4	49,50 B
Erdm. Spinnerei	7	4	4	22,50 G
Görlitz. Eisenb.-B.	0	2⅔	4	33,50 B
Hoffm's Wag. Fabr.	5½	0	4	— —
O.-Schl. Eisenb.-B.	5	2	4	35,25 etbz
Schl. Leinenind.	9	7½	4	83,75 G
S. Act.-Br. (Scholtz)	0	0	fr.	— —
do. Porzellan	7	0	4	25 G
Schl. Tuchfabrik	0	0	4	— —
do. Wagenb.-Anst.	0	0	fr.	— — 180 G conv
Schl. Wellw.-Fabr.	0	0	4	27 B
Wilhelmshütte MA.	10	4	4	56 G

Telegraphische Depeschen.

(Aus Wolff's Telegr.-Bureau.)

Bremen, 13. December, Abends. Die polizeilicherseits auf der „Mosel" stattgehabte genaue Untersuchung des gesammten Passagiergepäckes ergab, daß die Gerüchte über eine zweite Kiste Dynamit unbegründet waren.

Versailles, 13. December, Abends. Die Nationalversammlung wählte neun Candidaten der Linken zu Senatoren: Bertauld erhielt 350, Calmon 349, Gauthier 347, Jaures 351, Lafayette 348, Lavergne 353, Leroeger 352, Luso 347, Tribert 346 Stimmen. Kein Candidat der Rechten wurde gewählt.

Paris, 13. December, Abends. Das „Journal de Paris" erfährt, Buffet werde nicht demissioniren. Seit Votirung des Wahlgesetzes betrachte der Ministerpräsident die Kammer für moralisch aufgelöst und er bedürfe nicht des Vertrauens derselben. Wenn die neue Kammer ihm kein Vertrauen entgegenbringe, werde er sofort demissioniren. — Die Jury sprach Cassagnac, ebenso die Zeitungen, welche Cassagnacs Rede in Belleville veröffentlichten, frei.

Kopenhagen, 13. December, Abends. Privatnachrichten zufolge ist der schwedisch-norwegische Gesandte in Washington, Stenersen, auf der Rückreise nach Washington, plötzlich in Paris am Schlagfluß gestorben.

Telegraphische Privat-Depeschen der Breslauer Zeitung.

Berlin, 14. Decbr. Der Paragraph Duchesne der Strafrechtsnovelle ist nach der Regierungsvorlage ohne wesentliche Aenderungen von der Commission angenommen worden. Die Commission ist mit der ersten Lesung des Gesetzes fertig.

Berlin, 13. December. Der gestrige Privatverkehr verlief Anfangs wenig fest und geschäftslos, der Schluß gestaltete sich indessen etwas besser. Oesterreichische Credit-Actien 356½—355½—356, Lombarden 188½, 187 etw. bis 189½, Franzosen 519—520½, Galizier 90, Silberrente 65,30 Gd., Papierrente 61,70, 1860er Loose 113⅜, Italienische Rente 70,70, Türken 22⅝—22⅞ Gd. und Br., Rumänische Eisenbahn 30, Bergisch-Märkische Eisenbahn 78—78¼—78⅛, Köln-Mindener Eisenbahn 93¾—93½, Rheinische Eisenbahn 112¼—112, Oberschles. Rechte Oder 103, Disconto-Commandit 131¼—130¾ etw. bis 131¼, Reichsbank-Antheile 151½—152¼, Darmstädter Bank 118½, Laurahütte 68½—67¾—68¼, Dortmunder 12¼ Gd.

Auch das heutige Geschäft trug im Allgemeinen eine feste Physiognomie, in einzelnen Fällen trat sogar eine Festigkeit auf, die an den Tagen zuvor vermißt werden mußte und die überhaupt bei der vorherrschenden Geschäftsstille kaum vorausgesetzt werden konnte. Die Börse hatte sich vorzugsweise den Speculations-Werthen zugewendet und machte hierbei zwischen den internationalen und localen Speculations-Effecten kaum einen Unterschied. Von letzteren zeichneten sich besonders die Eisenbahn-Devisen wie Disconto-Commandit-Antheile durch besseren Verkehr und steigende Richtung aus. Auch Reichsbank wurde lebhaft umgesetzt. Die Festigkeit am Eisenbahnmarkte führte man auf private Aeußerungen des Reichskanzlers zurück, die unter Hinweis auf die Vorgänge betreffs der italienischen Bahnen die Möglichkeit ähnlicher Maßnahmen auch bei uns durchblicken ließen. Die internationalen Speculationspapiere unterlagen mehrfachen Schwankungen, zogen aber doch, meist auf Deckungen bedeutender Speculanten, in den Coursen an. Namentlich bewegten sich österreichische Creditactien und österreichische Staatsbahn in dieser Richtung, während Lombarden eher vernachlässigt blieben. Galizier ließen etwas nach. Disconto-Commandit 134,25, ult. 132,75—134,25, Dortmunder Union 12¼, Laurahütte 69,10, ult. 69—69¾—69. Die auswärtigen Staatsanleihen trugen einen recht festen Charakter, besonders war österreichische Silberrente begehrt und in Folge dessen steigend. Italiener behaupteten sich gut, Türken ermatteten dagegen zum Schluß. Russische Werthe sehr still, ebenso auch preußische und andere deutsche Staatspapiere sehr ruhig. Preußische Prioritäten matter, zum Theil angeboten. Stettiner, Rheinische, Bergische 4½ % nachgebend. Russische wenig belebt, Moskau-Smolensk, Kursk-Kiew, Brest-Grajewo in einigem Verkehr. Auf dem Eisenbahnactienmarkte blieben die Umsätze im Vergleich zu der Festigkeit gering. Die rheinisch-westfälischen Devisen zogen etwas an. Potsdamer, Anhalter, Stettiner besser, Oberschlesische sehr fest, Große Russische Eisenbahnen sehr matt und angeboten. Leichte Actien sehr still. Schweizer Westbahn fest, Schweizer Union niedriger. Bankactien ruhig. Centralbank für Genossenschaften sehr belebt, Deutsche Bank höher, Coburger Credit belebt und steigend, Oesterreichisch-Deutsche Bank zu besserem Course begehrt, Meininger zu höherer Notiz angeboten, Berliner Handelsgesellschaft matt, Deutsche Union-Bank niedriger. Industriepapiere etwas reger. Von Brauereien Nürnberger höher, Arends besser, Schultheiß gefragt, Rostocker Zucker in größerem Verkehr, Nolte Gas fest, Flora höher, Omnibus matt, Gr. Pferdebahn notirt höher und ging in Posten um, ebenso waren Immob. sehr begehrt, Viehhof anziehend, Berl. Eisenbahnbed. belebt, Nordd. Eisenbahnbed. gesucht, Neuß. Wagenb. belebt, Rhein.-Nass. Bergw. höher, Bonifacius besser, Hibernia behauptet, Pluto weichend, Centrum matt und angeboten, Victoriahütte niedriger. Um 2½ Uhr: Credit 360½, Lombarden 190½, Franzosen 524, Reichsbank 153,75, Disc.-Commandit 133,75, Dortmunder Union 12¼ Br., Laurahütte 69, Köln-Mind. 95, Rheinische 114, Bergische 79, Rum. 30. Fest. (Bank- und Hand.-Ztg.)

⁂ **Breslau**, 14. Decbr., 9½ Uhr Vorm. Die Stimmung am heutigen Markte blieb für Getreide matt, bei stärkerem Angebot und schwächerer Kauflust, Preise schwach behauptet.

Weizen, nur billiger verkäuflich, pr. 100 Kilogr. schlesischer alter weißer 18,70—19,70—21,70 Mark, alter gelber 17,70 bis 18,70 bis 20,70 Mark, neuer weißer 16,50 bis 18,00—19,70 Mark, neuer gelber 15,70 bis 16,70 bis 19,20 Mark, feinste Sorte über Notiz bezahlt.

Roggen in sehr gedrückter Stimmung, per 100 Kilogr. 14,30 bis 15,00 bis 16,75 Mark, feinste Sorte über Notiz bezahlt.

Gerste, bei stärkerem Angebot matter, per 100 Kilogr. 12,50—14,50 bis 15,50 Mark, weiße 16,00—17,00 Mark.

Hafer schwach behauptet, per 100 Kilogr. 15,00—16,20—18,20 Mark, feinster über Notiz.

Mais stark angeboten, per 100 Kilogr. 10,20—12,00 Mark.

Erbsen mehr angeboten, per 100 Kilogr. 17—18—20,50 Mark.

Bohnen vernachlässigt, per 100 Kilogr. 14,50—15,50—16,50 Mark.

Lupinen, nur billiger verkäuflich, per 100 Kilogr. gelbe 9,50 — 11,50 Mark, blaue 9,50—11,00 Mark.

Wicken vernachlässigt, per 100 Kilogr. 18—19—20 Mark.

Oelsaaten in matter Haltung.

Schlaglein matter.

Pro 100 Kilogramm netto in Mark und Pf.

Schlag-Leinsaat	27	—	25	—	22	25
Winterraps	32	25	31	25	30	25
Winterrübsen	31	75	30	75	29	75
Sommerrübsen	33	—	32	—	31	—
Leindotter	27	—	26	—	25	—

Rapskuchen fester, pr. 50 Kilogr. 8,20—8,40 Mark.

Leinkuchen matter, pr. 50 Kilogr. 10—10,30 Mark.

Kleesamen gute Kauflust, rother sehr gefragt, pr. 50 Kilogr. 44 bis 47—50—52,50 Mark, weißer hoch gehalten, pr. 50 Kilogr. 52—60—70 bis 72—76 Mark, hochfeiner über Notiz.

Thymothee fester, pr. 50 Kilogr. 30—32—34 Mark.

Mehl wenig verändert, pr. 100 Klgr. Weizen fein alt 30—31 Mark, neu 26,50—27,50 Mark, Roggen fein 26,50—27,50 Mark, Hausbacken 24,75—25,75 Mark, Roggen-Futtermehl 10,00—10,75 Mark, Weizenkleie 8—8,5—6 Mark.

Berlin 13 December. [Productenbericht.] Roggen war heute bei matter Stimmung ein wenig billiger käuflich. Nahe Lieferung wird durch willige Aufnahme der Kündigungen gestützt. Loco war heute bei besserer Zufuhr etwas mehr Handel, doch sind die Preise kaum behauptet. — Roggenmehl unverändert. — Weizen flau und billiger verkauft, der Umsatz war belebter als in den letzten Tagen — Hafer loco ziemlich fest, Termine matter. — Rüböl heftig schwankend, durchschnittlich aber erheblich niedriger im Werthe. — Spiritus in fester Haltung, Preise neigten zur Hausse.

Weizen loco 175—220 M. pro 1000 Kilogr. nach Qualität gefordert, weißer märkischer — M. ab Bahn bez., geringer gelber mecklenburger 198 M. bez., gelber märkischer 195—197 M. bez., weißbunter polnischer — M. ab Bahn bez., ordinär gelb rumänischer — M. bez., pr. November-December 199—198½—199 M. bez., pr. December-Januar 199—198½—196 M. bez., pr. Januar-Februar — M. bez., pr. April-Mai 209—208—208½ M. bez., pr. Mai-Juni 212—211½ M. bez. — Gekündigt — Ctnr. Kündigungspreis — M. — Roggen loco 154—169 M. pro 1000 Kilogr. nach Qualität gefordert, russischer 156—157½ M. bez., polnischer 158—160½ M. bez., inländischer 161—165 M. ab Bahn bez., ordinärer — M. bez., pr. November-December 156½—156 M. bez., pr. December-Januar 156½—156 M. bez., pr. Januar-Februar 156 M. bez., pr. Frühjahr 1876 156—155 M. bez., pr. Mai-Juni 154½—154 M. bez.

Spiritus per 10,000 Liter loco „ohne Faß“ 44,2 M. bez., „mit Faß“ — M. bez., ab Speicher — M. bez., pr. November-December 46,4—5—4 M. bez., pr. December-Januar 46,4—5—4 M. bez., pr. Januar-Februar 46,6—7—6 M. bez., pr. März-April — M. bez., pr. April-Mai 48,6 bis 5—6 M. bez., pr. Mai-Juni 48,8—9 M. bez., pr. Juni-Juli 49,8 50 M. bez., pr. Juli-August 51 M. bez. — Gekündigt 20,000 Liter. Kündigungspreis 46,5 M.

Meteorologische Beobachtungen auf der königl. Universitäts-Sternwarte zu Breslau.

December 13. 14.	Nachm. 2 U.	Abds. 10 U.	Morg. 6 U.
Luftdruck bei 0°	331''',10	333''',54	332''',31
Luftwärme	— 2°3	— 6°,5	— 1°,5
Dunstdruck	1''',12	0''',93	1''',65
Dunstsättigung	69 pCt.	85 pCt.	95 pCt.
Wind	NW. 2	W. 1	SW. 1
Wetter	wolkig.	heiter.	trübe.

Breslau, 14. Dec. [Wasserstand.] O.-P. 4 M. 78 Cm. U.-P. — M. — C. Eisstand.

Telegraphische Course und Börsennachrichten.

(Aus Wolff's Telegr.-Bureau.)

Frankfurt a. M., 13. December, Nachm. 2 Uhr 30 M. [Schlußcourse.] Londoner Wechsel 203, 50. Pariser Wechsel 80, 97. Wiener Wechsel 178, 20. Böhm. Westbahn 169¾. Elisabethbahn 149¼. Galizier 180½. Franzosen*) 261½. Lombarden*) 95½. Nordwestbahn 125½. Silberrente 65⅝. Papierrente 61⅞. Russische Bodencredit 86¾. Russen 1872 99¾. Amerikaner 1885 100. 1860er Loose 114. 1864er Loose —, —. Creditactien*) 178⅝. Bankactien 814, 50. Darmstädter Bank 119⅝. Berliner Bankverein —. Frankfurter Wechslerbank 74¼. Oesterr.-deutsche Bank 88½. Meininger Bank 84. Hessische Ludwigsbahn 96⅝. Oberhessen 72¾. Ungar. Staatsl. 170, 40. Ungar. Schatzanweisungen alte 94⅞ dto. neue 94. dto. Ostbahn-Obligat. II. 65⅞. Central-Pacific 88¾. Reichsbank 153⅝. Köln-Mindener Loose —. Baierische Prämien-Anleihe —. Badische Prämien-Anleihe —. Badische Loose —, —. Braunschweiger —. — Bei beschränkten Umsätzen fest.

Nach Schluß der Börse: Creditactien 178¼, Franzosen 261, Lombarden 95⅝, Galizier —, 1860er Loose —, —, Oesterr.-deutsche Bank —, Reichsbank —.

*) Per medio resp. per ultimo.

Hamburg, 13. December, Nachmittags. [Schluß-Course.] Hamburger St.-Pr.-A. 118, Silberrente 65½, Credit-Actien 178½, Nordwestbahn —, 1860er Loose 114, Franzosen 651½, Lombarden 237½, Ital. Rente 71¼, Vereinsbank 114, Laurahütte 69¼, Commerzbank 82¼, do. II. Emission —, Norddeutsche 124⅞, Provinzial-Disconto —, Anglo-deutsche 40, do. neue 64¼, Amerikaner de 1885 94¼, Köln-Mindener St.-A. 95, Rheinische Eisenbahn do. 113¾, Bergisch-Märkische do. 79, Disconto 4½ pCt. — Internationale Bank 82¼. Fest.

Hamburg, 13. December, Nachmittags. [Getreidemarkt.] Weizen loco und auf Termine matt. Roggen loco und auf Termine still. Weizen pr. December 201 Br., 200 Gd., pr. April-Mai pr. 1000 Kilo 211 Br., 210 Gd. Roggen pr. December 150 Br., 149 Gd., pr. April-Mai pr. 1000 Kilo 157 Br., 156 Gd. Hafer fest. Gerste flau. Rüböl flau, loco 74, pr. Mai pr. 200 Pfd. 72. Spiritus still, pr. December und pr. Januar-Februar 36½, per April-Mai 37¼, per Juni-Juli per 100 Liter 100 % 38½. Kaffee leblos, geringer Umsatz. Petroleum ruhig, Standard white loco 11, 65 Br., 11, 60 Gd., per December 11, 60 Gd., per Januar-März 11, 60 Gd. — Thauwetter, starker Nebel.

Liverpool, 13. December, Vormittags. [Baumwolle.] (Anfangsbericht.) Muthmaßlicher Umsatz 15,000 Ballen. Stramm. Tagesimport 17,000 Ballen, davon 7000 Ballen amerikanische.

Liverpool, 13. December, Nachmittags. [Baumwolle.] (Schlußbericht.) Umsatz 15,000 Ballen, davon für Speculation und Export 3000 Ballen. — Belebt.

Middl. Orleans 7¼, middl. amerikanische 7, fair Dhollerah $4\frac{11}{16}$, middl. fair Dhollerah 4½, good middl. Dhollerah 4¼, middl. Dhollerah 4, fair Bengal 4⅛, good fair Broach 5¼, new fair Domra $4\frac{11}{16}$, good fair Domra 5⅝, fair Madras 4¾, fair Pernam 7½, fair Smyrna 6⅛, fair Egyptian 7½.

Upland nicht unter low middling December-Januar-Verschiffung per Segler $6\frac{15}{16}$ D.

Antwerpen, 13. December, Nachmitt. 4 Uhr 30 Minuten. [Getreidemarkt.] (Schlußbericht.) Weizen ruhig, dänischer 27¾. Roggen unverändert, Odessa 17½. Hafer stetig, schwedischer 22½. Gerste ruhig.

Antwerpen, 13. December, Nachmittags 4 Uhr 30 Min. [Petroleum-Markt.] (Schlußbericht.) Raffinirtes, Type weiß, loco 29 bez. u. Br., per December 28½ bez., 28¾ Br., per Januar 28¾ Br., per Februar 28⅛ Br., Januar-April 28½ Br. Ruhig.

Bremen, 13. Decbr., Nachmittags. [Petroleum.] (Schlußbericht.) Standard white loco 11, 30, pr. Januar 11, 35, per Februar 11, 35, pr. März —, —. Fest.

Stadt-Theater.

Dinstag, den 14. December. 53ste Vorstellung im Bons-Abonnement. „Die lustigen Weiber von Windsor.“ Komisch-phantastische Oper mit Tanz in drei Akten nach Shakespeare's gleichnamigem Lustspiel von S. H. Mosenthal. Musik von O. Nicolai

Thalia-Theater.

Dinstag, den 14. Decbr. Sechste klassische Vorstellung. Bei ermäßigten Preisen: „Der Kaufmann von Venedig“ Schauspiel in 5 Acten von W. Shakespeare.

Handelskammer-Wahl

Dinstag, den 14. December, Nachmittags 3 bis 5 Uhr, im Saale der neuen Börse. [8523]

Zur Wahl werden empfohlen:

1) Herr Bankier F. Beyersdorff,
2) „ Kaufmann H. Eppenstein,
3) „ „ Isidor Freund,
4) „ Eisenbahndirector Dr. Glauer,
5) „ Commerzienrath H. Heimann,
6) „ Geh. Commerzienrath v. Ruffer,
7) „ Fabrikbesitzer L. Schöller,
8) „ Commerzienrath A. Werther,

und an Stelle des verstorbenen Herrn Commerzienrath Caro

9) Herr Bankier S. Pringsheim.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. Stein. Druck von Graß, Barth u. Comp. (W. Friedrich) in Breslau.